

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Würde eines

Doktors der Philosophie

an der hohen
Philosophischen Fakultät
der
Universität Mannheim

Thema

Der Ausbau des Hochrheins zur Schifffahrtsstraße Die Geschichte eines gescheiterten Großprojekts

vorgelegt von

Dipl.-Handelslehrer Rudolf Steiner
aus Rheinfelden (Baden)

Juli 2005

Dekan: Prof. Dr. Thomas Klinkert
Philosophische Fakultät,
Universität Mannheim

Referent: Prof. Dr. Klaus-Jürgen Matz
Seminar für Neuere Geschichte,
Universität Mannheim

Korreferent: Prof. Dr. Michael Erbe
Seminar für Neuere Geschichte,
Universität Mannheim

Mündliche Prüfung: 30. Juni 2006

Zusammenfassung:

Die vorliegende Arbeit befasst sich mit Genese, Verfall und Scheitern eines der ehrgeizigsten technischen Großprojekte des 20. Jahrhunderts im süddeutschen Raum – dem Ausbau des Rheinabschnitts zwischen Basel und dem Bodensee zu einer schiffbaren Wasserstraße.

Hatte es bereits seit dem Mittelalter mehrere erfolglose Versuche gegeben, die zahlreichen natürlichen Hindernisse auf dem Hochrhein, wie die genannte Strecke bezeichnet wird, zum Zwecke einer durchgängigen Schifffahrt bis zum Bodensee zu beseitigen, war ein erstes ernstzunehmendes Ausbaukonzept erst um die Wende zum 20. Jahrhundert entstanden. Dieses von einem unbändigen Pioniergeist getragene, die damaligen bautechnischen Möglichkeiten nutzende Großprojekt war für alle nachfolgenden Entwürfe stets maßgebend geblieben.

Trotz aller intensiven Bemühungen um eine Verwirklichung, war dieses ehrgeizige Vorhaben jedoch nie über sein Planungsstadium hinausgewachsen. Gegenwärtig besteht keinerlei Hoffnung auf eine Wiederaufnahme der offiziellen Planungsarbeiten; in der öffentlichen Meinung spielt das Hochrheinausbauprojekt – im Gegensatz zu früheren Jahrzehnten – überhaupt keine Rolle mehr. Damit wird die berechtigte Frage aufgeworfen, welche Gründe letztlich zum Scheitern geführt haben. In diesem Kontext muss generell geklärt werden, welche Hoffnungen und Wünsche mit der Wasserstraße verbunden wurden bzw. welche Bedenken dem Vorhaben entgegengebracht wurden. Weiterhin gilt zu fragen, wer die Befürworter und wer die Gegner des Projekts waren und wie die politisch Verantwortlichen sich jeweils des Projekts annahmen. Die Tatsache, dass es sich beim Hochrheinausbau um ein Projekt von internationaler Bedeutung handelte, bedingt zudem eine genaue Betrachtung der Verhältnisse dies- und jenseits des Rheins.

Die vorliegende Arbeit entstand aus dem Interesse heraus, sich all diesen Fragestellungen und Problemkreisen intensiver zuzuwenden und damit eine noch bestehende Forschungslücke zu schließen. Dem chronologischen Prinzip folgend, wird der Frage nach den Gründen für das Scheitern nachgegangen. Im Ergebnis liegt nunmehr die erste historische Gesamtabhandlung über das Projekt der Schiffbarmachung des Hochrheins vor.

Abstract:

The present work deals with the development, decline and failure of one of the most ambitious technical projects of the 20th century in Southern Germany – the extension of the Rhine River between Basel and Lake of Constance as a navigable waterway.

While there had been several unsuccessful attempts since the Middle Ages to remove the numerous natural obstacles in the „Hochrhein“, as the mentioned part of the Rhine River is also named, for the purpose of a continuous navigation up to Lake of Constance, a first serious concept for extending the Rhine River to a navigable waterway arose by the turn of the 20th century. This major project, which was inspired by a tremendous pioneering spirit and which used the potentials of civil engineering of that time, remained a benchmark for all following designs.

However, in spite of all intensive efforts of implementation, this ambitious project never left its phase of planning. Currently, there is no hope for a resumption of the official planning. In the public opinion the project to extend the navigability of the „Hochrhein“ does not play a part any more – in contrast to former decades. Therefore it is justified to ask for the causes that finally lead to its failure. In this context one generally has to clarify which aspirations and desires were associated with this waterway respectively which objections were brought forward against the project. Further, one has to ask who were the supporters but also the adversaries and how the politicians in charge took care of the project in each case. The fact that the extension of the „Hochrhein“ as a navigable waterway was a project of international interest requires a close view on the circumstances on both sides of the Rhine River.

The present work stems from the interest to turn towards all of these questions and problems more intensively and to close an existing research gap. Following the principle of chronology, the question on the reasons for the failure is traced. As a result, this work is the first historical overall disquisition on the navigability of the „Hochrhein“.

Sommaire:

Ce travail présent s'occupe de l'origine, de la déchéance et de l'échec d'un des projets techniques le plus ambitieux du 20^{ième} siècle en Allemagne de Sud – l'achèvement du Rhin entre Bâle et le Lac de Constance comme voie navigable.

Il y avait déjà eu plusieurs tentatives infructueuses d'aplanir les nombreux empêchements naturels du dit „Hochrhein“, la section citée, en vue d'une navigation générale jusqu'au Lac de Constance, une première conception sérieuse de l'achèvement s'est formée au tournant de 20^{ième} siècle. Ce projet qui a été porté par un esprit pionnier indomptable et qui a servi aux possibilités de la construction d'alors est toujours resté le déterminant pour tous les brouillons suivants.

En dépit des efforts intensifs pour une réalisation, ce projet ambitieux n'a jamais quitté la phase de planification. À présent, il n'y a pas d'espoir de reprise des planifications officielles; à l'opinion public le projet d'achèvement du „Hochrhein“ ne joue plus de rôle – au contraire des années précédentes. Ainsi il faut poser la question juste quelles raisons ont mené au naufrage final. Dans cet ordre d'idées il faut clarifier généralement, quels espoirs et souhaits étaient liés avec cette route fluviale respectivement quelles considérations ont été présentées. En outre il faut demander qui étaient les patrons mais aussi les adversaires du plan et comment se sont occupés les politiciens responsables du projet. Le fait qu'il s'agissait d'un projet de l'importance internationale demande de plus une réflexion détaillée des conditions des deux côtés du Rhin.

Le travail présent a été écrit grâce à l'intérêt de pouvoir se consacrer à ces questions et ces problèmes plus intensivement et alors pouvoir fermer une lacune de recherche qui existait encore. En résultat cette dissertation est le premier traité en total du projet de la navigation de l'„Hochrhein“. En suivant amplement le principe chronologique les raisons du naufrage sont simultanément données et jugées finalement.

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Problemstellung	1
2 Herkunft und Bedeutung des Begriffs „Hochrhein“	10
3 Die wirtschaftliche Bedeutung des Rheins von Basel bis zum Bodensee bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts	18
3.1 Schifffahrt	18
3.2 Flößerei	35
3.3 Fischerei	40
4 Zur wirtschaftlichen Ausgangssituation im Einzugsgebiet der Hochrheinschifffahrt	48
4.1 Allgemeines zur Bestimmung des Einzugsgebiets	48
4.2 Das deutsche Einzugsgebiet	53
4.3 Das schweizerische Einzugsgebiet	64
4.4 Das österreichische Einzugsgebiet	84
5 Zur Entstehung des modernen Projekts der Schiffbarmachung des Hochrheins	89
5.1 Der Vorentwurf Rudolf Gelpkes und die Organisation der Schifffahrtsbefürworter	89
5.2 Das Gutachten Leo Symphers zur Wirtschaftlichkeit des Projekts	100
5.3 Der Internationale Wettbewerb zur Erlangung von Projektentwürfen	107

6	Rechtliche Bestimmungen und Verträge bis zum Zweiten Weltkrieg	117
6.1	Der Grundsatz der freien Schifffahrt auf dem Rhein	117
6.2	Die Auswirkungen des Versailler Friedensvertrages	125
6.3	Der Deutsch-Schweizerische Vertrag von 1929	132
6.4	Das Problem der wasserrechtlichen Zuständigkeit	140
7	Badische und schweizerische Standpunkte seit Entstehung des modernen Ausbauprojekts	151
8	Das Hochrheinschifffahrtsprojekt in national-sozialistischer Zeit	164
9	Die weiteren Entwicklungen seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs bis zum „Projekt 1961“	180
10	Zur speziellen Sichtweise Südbadens und der Ostschweiz in der Hochrheinschifffahrtsfrage	191
10.1	Die Hochrheinschifffahrt aus südbadischer Sicht	191
10.2	Der Standpunkt der Ostschweiz in der Schifffahrtsfrage	205
11	Die Schiffbarmachung des Hochrheins – Ein Politikum	217
11.1	Der Hochrheinausbau – ein Politikum zwischen Badenern und Württembergern	217
11.2	Die Hochrheinschifffahrt im Spannungsfeld zwischen Stuttgart und der Ostschweiz	229

12	Wirtschaftliche und politische Souveränität - Das besondere Interesse Österreichs und der Schweiz	241
13	Deutsche Gutachten und deren Auswirkung auf die politische Meinung zur Hochrheinschiffahrt	259
13.1	Stellungnahmen deutscher Politiker vor Veröffentlichung der Gutachten	259
13.2	Deutsche Gutachten zur Hochrheinschiffahrt	271
13.2.1	Die verkehrswissenschaftlichen Gutachten von Alfons Schmitt und Walther Lambert	271
13.2.2	Das Gutachten der Planungsgemeinschaft Hochrhein von 1961	284
13.2.3	Das Gutachten der Bundesbahndirektion Karlsruhe von 1962	289
13.2.4	Das Gutachten von Konrad Buchwald über die möglichen Auswirkungen der Hochrheinschiffahrt auf Natur und Landschaft	294
13.3	Stellungnahmen deutscher Politiker nach Veröffentlichung der Gutachten	298
14	Die Berichte des Schweizerischen Bundesrats	314
14.1	Der Bericht des Bundesrats vom 02. März 1956	314
14.2	Der Bericht des Bundesrats vom 11. Mai 1965	323
14.3	Der ergänzende Bericht des Bundesrats vom 30. Juni 1971	330
15	„Kein einzig Volk von Brüdern“ – Kantonale Standpunkte zum Hochrheinschiffahrtsprojekt	336
15.1	Zur Sichtweise der Kantone im Rahmen der „Vernehmlassung“ von 1953 und der Beratung des Berichts des Bundesrats von 1956 im Nationalrat	336
15.2	Kantonale Stellungnahmen im Kontext des Berichts des Bundesrats von 1971	350

16	Zum Problem der Finanzierung des Hochrheinausbaus	359
16.1	Die Kosten der Schiffbarmachung des Hochrheins und das Problem der internationalen Kostenaufteilung	359
16.2	Zum Problem der Kostenaufteilung in Deutschland und in der Schweiz	367
17	Zum Problem des Natur-, Landschafts- und Gewässerschutzes	373
17.1	Der Hochrheinausbau und die „Rheinau-Frage“	373
17.2	Fischerei versus Hochrheinschifffahrt und Industrialisierung	390
17.3	Die Hochrheinschifffahrt als Bedrohung für den Bodensee	401
18	Das Projekt der Schiffbarmachung des Hochrheins im Blickfeld der deutschen und der schweizerischen Wirtschaft	412
19	Zur weiteren wirtschaftlichen Entwicklung im Einzugsgebiet der Hochrheinschifffahrt bis heute	425
20	Das Projekt des Hochrheinausbaus in den siebziger Jahren	445
21	Die Hochrheinschifffahrtsfrage seit den achtziger Jahren	470
22	Schlussbetrachtung und Ausblick	480

QUELLEN- UND LITERATURVERZEICHNIS
 ANHANG
 EHRENWÖRTLICHE ERKLÄRUNG

1 Problemstellung

Es sind unzweifelhaft die Monumente vergangener Kulturen und Epochen, die die Menschen immer wieder aufs Neue in Erstaunen versetzen und die Phantasien und Spekulationen über Ursprung und Werden dieser großen Werke anregen. Sie sind Ausdruck dessen, was in früheren Zeiten im Rahmen des ausgeübten Kultes als würdig und angemessen, unter dem Aspekt der Machtdemonstration und des Prestiges als nutzbringend und respekterzeugend und schließlich unter dem Gesichtspunkt der Technik und der Ökonomie als produktiv und durchführbar erachtet wurde. An derartigen Funktionalitäten hat sich bis in die heutige Zeit hinein kaum etwas geändert. Das um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert verstärkte Auftreten ehrgeiziger Pioniere der modernen Technik bestätigt, dass sich gerade mit der Industrialisierung in technologischer Hinsicht bisher ungeahnte Möglichkeiten eröffneten und zu einer von unbändigem Tatendrang geleiteten Machbarkeitseuphorie geführt hatten. Unbestritten haben viele technische Errungenschaften das Leben der Menschen in vielfältiger Weise bereichert. Neuerungen in der Arbeitsweise der Betriebe haben überhaupt erst die Industrialisierung möglich gemacht und der Wirtschaft gesamthaft zu wesentlich höherer Effizienz und Produktivität verholfen. Verbesserungen im Transport- und Infrastrukturwesen haben schrittweise zur Überschreitung bisher als unüberwindbar geltender Raum- und Zeitbarrieren beigetragen. Gleichzeitig hat es in den letzten Jahren und Jahrzehnten aber immer wieder auch Projektvorhaben gegeben, die entweder nur sehr zögerlich und mühsam „das Licht der Welt erblickten“ oder letztlich nicht einmal ihr Planungsstadium verließen und damit als gescheitert gelten.

Die Liste derjenigen Projekte, die nach heutigem Ermessen als gescheitert gelten, ist durchaus lang. Wie euphorisch hatte man beispielsweise in Frankreich und Großbritannien die Entwicklung des Überschallflugzeugs Concorde gefeiert. Von Anfang an hatte das Projekt bereits unter keinem guten Stern gestanden. Einhundert Flugzeuge hätten zur Deckung der Entwicklungskosten gebaut und verkauft werden müssen. Mit tatsächlich nur 16 gebauten Exemplaren war die Concorde zum absoluten Verlustgeschäft geworden. Der Absturz einer Maschine am 31. Mai 2003 bei Paris hatte schließlich das längst überfällige Ende des

Überschallpassagierfliegers zur Folge.¹ Andere Projekte waren bereits in der Planungsphase ins Stocken geraten. Im Raum Frankfurt/Oder wartet man nach wie vor sehnsüchtig auf den schon seit langem angekündigten Bau einer Fabrik zur Produktion von Computer-Chips. Binnen zehn Jahren hoffte man, der erdrückenden Arbeitslosigkeit (2003: 17 Prozent im Raum Frankfurt/Oder) wirksam entgegentreten und sich zu einem weltweit führenden Hochtechnologie-Standort aufschwingen zu können. Als ebenso unlukrativ hat sich auch der serienmäßige Bau des an der Luftschifffahrt orientierten Großraumfrachters Cargo-Lifter erwiesen. Wie die genannte Chip-Fabrik sollte auch dieses Projekt der Wirtschafts- und Strukturförderung des Landes Brandenburg zu Gute kommen.² Andere Großvorhaben wiederum sind – wohl unter politischem Nachdruck – aufrecht erhalten worden, allerdings derart von Misserfolgen und Rückschlägen gezeichnet, dass in der öffentlichen Meinung generell an ihrer Verwirklichungswürdigkeit gezweifelt wird. Für das Scheitern derartiger Projekte lässt sich oftmals ein ganzes Bündel verschiedenster Gründe anführen. Unter Bezugnahme auf die von staatlicher Seite geförderte Internationale Raumstation ISS, die Lkw-Maut (Toll Collect) und den europäischen Navigationssatelliten Galileo wird beispielsweise kritisiert:

„In allen drei Fällen handelt es sich um überzüchtete, marktferne Technik, also Geräte und Systeme, die aufgrund unternehmerischer Initiative so nie zustande gekommen wären. In allen drei Fällen spielten staatliche Akteure eine maßgebliche, richtungsweisende Rolle, die sich insbesondere in der Fixierung auf visionäre Hochtechnologien niederschlägt. Und alle drei Projekte entwickeln sich absehbar zu Mega-Flops, die immense Kosten produzieren und deren Nutzen für Wirtschaft und Gesellschaft zugleich höchst fragwürdig ist. Dies provoziert wieder einmal die oft gestellte Frage, was eigentlich der genuine Zweck von Technologie-Politik ist, ob es um die Wirkungen für Wirtschaft und Wissenschaft geht oder letztlich doch um innersystemische Resonanzen im Politiksystem selbst oder – akteurtheoretisch reformuliert – um das Eigeninteresse der beteiligten Akteure.“³

Damit steht nicht allein die Technik im Vordergrund des Begründungszusammenhangs für das Scheitern, sondern letztlich auch die sie fördernde und fordernde Politik. Trotz der Tatsache, dass im Laufe der achtziger Jahre die in den beiden davor liegenden Jahrzehnten verstärkt initiierte Politik der Technik-

¹ Vgl.: „Condorde – ein Mythos stirbt“, Zusammenfassung der Sendung vom 21.05.2003 (www.daserste.de/wwwissen/thema)

² Vgl.: Die Zeit, 04/2003.

³ Zit. nach: Weyer, S.8.

steuerung und Forschungsplanung immer wieder Fehlschläge verzeichnete (z.B. „Schneller Brüter“), beweist die im Januar 2004 von der Bundesregierung gestartete Innovationsoffensive, dass derartige Eingriffe des Staates nach wie vor als legitim und notwendig aufgefasst werden. Die Meinungen über die Rolle des Staates in Bezug auf Forschung und Entwicklung und damit indirekt auf das Marktgeschehen gehen allerdings spürbar auseinander. Während die gegenwärtige Politik der Auffassung folgt, der Staat solle in der Technologie- und Innovationsförderung eine aktive Rolle spielen, fordern die Vertreter der neoliberalen Richtung, der Staat solle sich lediglich mit der Schaffung entsprechender Rahmenbedingungen um ein generell innovationsfreundliches Klima kümmern. Dies könnte etwa durch eine wohl überlegte Steuer- und Bildungspolitik geschehen. Die Innovationen selbst müssten jedoch ausschließlich das Ergebnis freien Wirtschaftens auf den jeweiligen Märkten sein. Nicht ohne Grund wird nach diesem Verständnis dem Preis in einer von staatlichen Interventionen unberührten Wirtschaft eine Lenkungsfunktion (Allokationsfunktion) zugesprochen, d.h. Angebot, Produktion und Investition werden auf die jeweils lukrativsten Märkte gelenkt und die Produktionsfaktoren ihrer produktivsten Verwendung zugeführt.¹ Staatliche Eingriffe in der Gestalt großer Bauvorhaben sind jedoch für jedermann sichtbar. Sie eignen sich daher bestens zur Werbung um die Gunst der öffentlichen Meinung. In enger Verbindung damit steht gewiss auch der – verständlicherweise nicht offen ausgesprochene – Wunsch im einen oder im anderen Falle, sich selbst ein Denkmal setzen zu wollen. Dieses Wunschdenken wird heutzutage unter dem wachsamen Auge der Medien aber immer häufiger durchschaut oder implizit den politisch Verantwortlichen unterstellt. Beinahe abschätzig wird daher kritisiert:

„Das Rezept für gescheiterte Großprojekte ist im Prinzip recht simpel. Man nehme: eine Geschäftsidee, die mindestens 1.000 Arbeitsplätze bringt. Man platziere dieses Projekt in einen Ort, in dem es viele Arbeitslose gibt. Kündige hochkarätig Geldgeber an, finde einen Landespolitiker, der das Projekt frühzeitig zur „Chefsache“ erklärt und damit die Verantwortung trägt. Hernach kann der sich als Held der Region feiern lassen und später die Koffer packen, wenn es schief geht. Zuvor läuft aber noch das Schwarzer-Peter-Spiel. Der Politiker sitzt auf seinen Zusagen, will sie – aus Angst vor den enttäuschten Hoffnungen – einhalten. Mit Fördergeldern, versteht sich. Denn die Sache muss gelingen, um jeden Preis.“²

¹ Vgl.: Weyer, S. 5/6. Vgl.: Schmitz/Weidtmann, S. 27, 107.

² Zit. nach: Die Zeit, 04/2003.

Wie erwähnt, handelt es sich in jedem Falle um ein ganzes Bündel von Gründen, die als Ursache für das Scheitern technischer Großprojekte angeführt werden können. Dabei können von Fall zu Fall sicherlich Ähnlichkeiten festgestellt werden. Grundsätzlich besitzt jedoch jedes für sich sein eigenes Bedingungs- und Ursachengefüge. Die Untersuchung eines solch komplexen Gefüges erfordert die vollkommene Auseinandersetzung mit der Geschichte eines Projekts. Mit der vorliegenden Arbeit sollen deshalb Werden und Scheitern eines technischen Großprojekts exemplarisch beleuchtet werden – eines Projekts, welches Politiker, Planer und die Öffentlichkeit über viele Jahrzehnte hinweg beschäftigte, um doch letztlich zu scheitern: Der Ausbau des Hochrheins zur Schifffahrtsstraße.

Worum handelte es sich hierbei konkret? Die Gegend rechts und links des Rheins zwischen Basel und Konstanz gilt wegen ihres insgesamt natürlich gebliebenen Erscheinungsbildes als eine der schönsten Süddeutschlands und der Nordschweiz und wird jährlich von einer Vielzahl von Touristen und Urlaubern besucht. Der Rhein selbst, den man auf diesem Abschnitt als „Hochrhein“ bezeichnet, war für die dort ansässige Bevölkerung stets von existenzieller Bedeutung. An seinen Gestaden ließen sich die Menschen in früheren Zeiten nieder, da er ihre grundlegenden wirtschaftlichen Bedürfnisse deckte. Über seine Funktion als Nahrungslieferant hinaus wurde er schon früh für den Transport von Gütern genutzt. Wird die landschaftliche Schönheit dieser Region von den vielen Besuchern immer wieder wegen ihres hohen Erholungs- und Freizeitwerts geschätzt und von den heute hier dauerhaft lebenden Menschen als eine Normalität empfunden, sind die vorgefundenen Verhältnisse tatsächlich nicht so sehr selbstverständlich. Auf die Frage, wo sich der heutige Schlusspunkt der Schifffahrt auf dem Rhein befindet oder weshalb auf dem größten Teil der Hochrheinestrecke keine Güterschifffahrt betrieben wird, wissen die wenigsten Einheimischen eine Antwort. Diese Reaktion verwundert nicht, hat man sich doch in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten – abgesehen von einigen zwischenzeitlich gebauten Flusskraftwerken – an das vertraute Bild gewöhnt. Selbst in der jungen Industriestadt Rheinfelden (Baden) scheint heute nicht jedermann bekannt zu sein, dass die Schifffahrt in dem dortigen Rheinhafen, nur unweit der Rheinbrücke, endet. Weshalb aber wird sie nicht weiter flussaufwärts nach den anderen Industriestädten Säckingen, Waldshut-Tiengen oder gar Konstanz fortgesetzt? Tatsächlich hatte es in der Vergangenheit immer wieder

Versuche gegeben, den Rhein durchgängig bis zum Bodensee schiffbar zu machen. Verschiedene Anläufe, die natürlichen Hindernisse im Flussbett zu beseitigen, waren erfolglos geblieben. Erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts, in einer Zeit, da der Stand der damaligen Technik, gepaart mit einem kühnen Erfinder- und Pioniergeist, vor dem Hintergrund der in den Jahrzehnten davor stattgefundenen Industrialisierung dieses Vorhaben aus dem Reich der Utopien nunmehr erstmals in die Reihe der realisierbaren Großprojekte erhoben hatte, war eine erste moderne Konzeption entstanden. In den nachfolgenden Jahrzehnten bis in unsere Tage hinein hatte der Gedanke des Hochrheinausbaus Menschen dies- und jenseits des Rheins immer wieder zum Entwurf neuer Pläne und Projektierungen angeregt. Die ursprüngliche Konzeption aus der Zeit der Jahrhundertwende blieb dabei stets richtungsweisend. Und dennoch: So sehr man sich um eine Verwirklichung dieser großen Aufgabe bemühte, hatte die Idee der Schiffbarmachung des Hochrheins ihr Planungsstadium niemals verlassen. Zwangsläufig stellt sich also auch hier die Frage, weshalb das Projekt nie realisiert wurde. Wer danach fragt, muss im weiteren Schritt klären, welche Hoffnungen mit dieser Wasserstraße verbunden wurden. Welche Bedenken standen dem Vorhaben eventuell entgegen? Wer waren die Befürworter, wer die Gegner? In welcher Weise hatten sich die Verantwortlichen der Politik in den betroffenen Ländern des Projekts angenommen? Auf diese Fragen soll in den nachfolgenden Ausführungen konkret eingegangen werden.

Die Idee, den Rhein oberhalb von Basel für die Zwecke einer durchgängigen Großschifffahrt auszubauen, stand von Anfang an vor einem wirtschaftlichen Hintergrund. Den Gegenden rechts und links des Rheins sowie entlang des Bodenseeufers sollten mit dem Hinzutreten dieses neuen Verkehrsträgers Frachtkostenvorteile geboten werden. Ansässige Betriebe sollten gestärkt und zur Expansion bewogen, fremde Unternehmen zu einer Ansiedelung motiviert werden. Diese Erwartungen verband man mit dem Ausbau im gesamten möglichen Einzugsgebiet der Wasserstraße. Je nach Region wurde auch mit einer Korrektur von im Laufe der Jahrzehnte eingetretener struktureller Schwächen und Ungleichheiten gerechnet.

Eine Beschäftigung mit diesem Thema macht aus heutiger Sicht durchaus Sinn. Die „heiße Phase“ der Diskussion um das Projekt liegt schon einige Jahrzehnte zurück. So können wir mit genügendem zeitlichen Abstand auf die Fakten und Argumente der damaligen Zeit zurückblicken und quasi einen Bogen über die letzten 100 Jahre der Geschichte des modernen Hochrheinausbaus von den euphorischen Anfängen bis heute spannen. Es soll der Versuch unternommen werden, eine abschließende historische Gesamtschau des Schifffahrtsprojekts zu bieten, zumal eine solche bis zum heutigen Tage noch nicht vorgelegt worden ist. Die gesammelten Informationen werden dabei insbesondere in den Kontext der in der Themenstellung aufgeworfenen These des Scheiterns gestellt. Mit dieser ergänzenden Formulierung wird bewusst eine kritische Wertung des Ausbaugedankens vorweggenommen. Es wird Aufgabe der vorliegenden Arbeit sein, Genese und Verfall des Projekts daraufhin zu untersuchen und mögliche Antworten für dieses Scheitern zu finden.

Die Tatsache allein, dass es sich beim Hochrheinausbau um ein technisches Großprojekt zur Verbesserung der Infrastruktur handelte, führt dem außenstehenden Betrachter die immense Komplexität des Themas an sich vor Augen. Diese Komplexität erlaubt es, sich der Thematik von verschiedenen Standpunkten aus und unter jeweils unterschiedlichen Fragestellungen zu nähern. Aus der Sicht der Betriebswirtschaftslehre wäre die Projektorganisation und -finanzierung von Interesse. Die Volkswirtschaftslehre dagegen würde die Frage nach dem gesamtwirtschaftlichen Nutzen der Wasserstraße in dem prognostizierten Einzugsgebiet stellen. Für Juristen stünden die rechtlichen Aspekte, etwa die Berücksichtigung des nationalen Wasserstraßenrechts oder des internationalen Schifffahrtsregimes, im Vordergrund. Die technische Planbarkeit und konkrete bauliche Durchführbarkeit entspräche dem Blickwinkel des Bauingenieurwesens. Andere wiederum befassten sich eher mit den negativen Auswirkungen auf Natur, Landschaft und Gewässergüte. Bei der vorliegenden Arbeit handelt es sich jedoch um eine rein historische Betrachtung. Aus den genannten Bereichen werden Fakten und Informationen gesammelt, zueinander in Beziehung gesetzt und in Form von Zusammenhängen und Theorien unter weitgehender Einhaltung des chronologischen Prinzips vorgetragen. Diese Arbeit erhebt somit also keinesfalls den Anspruch, als eine rein wirtschaftswissenschaftliche, juristische, technische oder geographische Untersuchung einen speziellen Teilbereich herauszugreifen und bis

in die Tiefe hinein zu analysieren. Ebenso wenig handelt es sich um eine gutachterliche Schrift. Empirische Studien wurden nicht durchgeführt.

Schon in der Vergangenheit hatte man sich in einer Reihe wissenschaftlicher Arbeiten des Projekts der Schiffbarmachung des Hochrheins angenommen. In dem Maße aber, in dem die Idee an sich in der öffentlichen wie in der politischen Diskussion immer stärker in den Hintergrund getreten war, wandte sich auch das allgemeine Interesse der Wissenschaft von dem Ausbauprojekt ab. Eine letzte größere Untersuchung war 1977 von Werner Krois vorgelegt worden. Darin waren insbesondere die Auswirkungen der Hochrheinschifffahrt auf die Wirtschaft im westlichen Teil Österreichs analysiert und beurteilt worden. Da jene Betrachtungen nur unter der Voraussetzung einer bis zum Bodensee durchgängig ausgebauten Hochrheinwasserstraße Sinn machten, diese Variante seit den frühen sechziger Jahren in politischen Kreisen dies- und jenseits des Rheins aber zunehmend auf Ablehnung gestoßen und etwa zehn Jahre später definitiv verworfen worden war, hatten die Ausführungen besagter Schrift rein fiktiven Charakter.

Weil schon bald nach dem Zweiten Weltkrieg der vollständige Ausbau bis zum Bodensee in die Kritik geraten war und selbst heute bei einem Wiederaufleben des Projekts gewiss keine Chance auf Verwirklichung hätte, werden in der vorliegenden Untersuchung die österreichischen Verhältnisse lediglich am Rande angesprochen. Unser Hauptaugenmerk gilt im Besonderen der Behandlung des Projekts in Deutschland und in der Schweiz, da diese Länder auch bei einer reduzierten Variante des Ausbaus in jedem Falle betroffen gewesen wären.

Werfen wir abschließend einen Blick auf die Quellenlage zu unserem Thema. Die Tatsache, dass es sich bei der Schiffbarmachung des Hochrheins um ein modernes Projekt handelte, dessen Werden und Niedergang sich fast ausschließlich im 20. Jahrhundert abspielte, äußert sich in einer großen Menge verfügbaren Quellenmaterials. Dieses liegt sowohl in gedruckter wie in ungedruckter Form vor. Als Informationsbasis wurden unter anderem Aufsätze und Beiträge diverser Fachzeitschriften herangezogen. Insbesondere die Zeitschrift „Die Rheinquellen“ (später umbenannt in „Strom und See“), die vom Verein für die Schifffahrt auf dem Oberrhein (Basler Rheinschifffahrtsverband) herausgegeben worden war und

seit Beginn des 20. Jahrhunderts erscheint, hat sich für die Aufarbeitung der Projektgeschichte als eine Quelle von unschätzbarem Wert erwiesen. Quasi „am Puls der Zeit“ war in diesem Informationsorgan des die Hochrheinschifffahrt befürwortenden Verbandes immer wieder über den jeweiligen Stand der Dinge berichtet worden. Neben aktuellen Berichten, Fachaufsätzen und sonstigen Beiträgen diverser Schifffahrtsbefürworter wurden auch Gutachten zu dem Ausbauprojekt sowie die Jahres- und Geschäftsberichte der Schifffahrtsverbände veröffentlicht. Dem Autor der vorliegenden Arbeit war sehr wohl bewusst, dass mit den Beiträgen in der genannten Zeitschrift der Gedanke der Hochrheinschifffahrt gezielt gefördert werden sollte. Es galt daher stets, die objektiven Informationen von den tendenziösen, propagandistischen und im Sinne der Befürworter wertenden scharf zu trennen. Sämtliche Druckerzeugnisse der an der Verwirklichung des Projekts interessierten Schifffahrtsverbände und befürwortender Gruppierungen mussten unter dem Vorbehalt der Subjektivität betrachtet und analysiert werden. Subjektive Meinungsäußerungen und Auffassungen sind als solche über die gesamte Arbeit hinweg in entsprechender Weise kenntlich gemacht worden. Ungeachtet dessen hat sich die oben erwähnte Zeitschrift als überaus nützlich erwiesen, die Geschichte des modernen Projekts der Schiffbarmachung des Hochrheins nahezu lückenlos zu erfassen und darzustellen.

Als weiteres Quellenmaterial wurden aber auch Berichte und Verlautbarungen politischer Gremien aus Deutschland und der Schweiz verwandt. Zu nennen wären in diesem Zusammenhang die für die Betrachtung der schweizerischen Verhältnisse äußerst bedeutenden Berichte des Schweizerischen Bundesrats an die Bundesversammlung (Stände- und Nationalrat), die die Haltung der Regierung in Bern in ausführlicher Weise dokumentieren und begründen. Herangezogen wurden ebenso die Protokolle der Landtagssitzungen in Stuttgart sowie die im Hauptstaatsarchiv Stuttgart bis 1973 einsehbaren Kabinettsprotokolle des Ministerrats bzw. der Landesregierung von Baden-Württemberg. Amtliche Projektbeschreibungen geben einen Einblick in die konkreten technischen Planungen. Bereits vorhandene wissenschaftliche Untersuchungen, vor allem über die wirtschaftlichen Auswirkungen der Hochrheinwasserstraße, sind für das allgemeine Verständnis der jeweils geführten Debatten und die dabei vorgetragenen Argumente sehr von Nutzen. Für die Behandlung des Themas

„Hochrheinschiffahrt“ war die Heranziehung und Analyse diversen Archivmaterials aus Deutschland und der Schweiz unerlässlich. Unter Berücksichtigung der für das Archivwesen üblichen Sperrfrist von 30 Jahren konnten, wie schon erwähnt, die Protokolle der Baden-Württembergischen Landesregierung im Hauptstaatsarchiv Stuttgart (Bestand EA 1/105) eingesehen werden. Weiterhin werden im Hauptstaatsarchiv ältere Unterlagen zur Schifffahrt des Landes (Bestand E 130 b) verwahrt, die gerade über die Sichtweise der Württembergischen Landesregierung bis zum Ende der zwanziger Jahre Aufschluss geben. Die Unterlagen des 1995 aufgelösten Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz, eines der wichtigsten Verfechter der Hochrheinschiffahrt, befinden sich heute im Wirtschaftsarchiv Baden-Württemberg an der Universität Hohenheim. Dieser Aktenbestand (Bestand Y 105) ist nach wie vor nach der ursprünglichen Systematik des Verbandes geordnet. Eine den Archivgrundsätzen entsprechende „Verschlagwortung“ hat bislang noch nicht stattgefunden. Ergänzend sei bemerkt, dass die im Wirtschaftsarchiv befindlichen Unterlagen lediglich die Zeit vor 1964 betreffen. Über den Verbleib der neueren Schriftstücke ist nichts weiteres bekannt. Es darf aber vermutet werden, dass nach Auflösung des Rheinschiffahrtsverbandes die jüngeren Unterlagen an den Südwestdeutschen Kanalverein in Stuttgart, der mittlerweile die Zielsetzungen des Konstanzer Verbandes in seine Statuten übernommen hat, übergegangen sind. Schließlich wurden Dokumente aus dem Bundesarchiv in Bern herangezogen. Insbesondere die Bestände E 8100 (B) und E 8170 (D) waren für die Betrachtungen über die schweizerischen Verhältnisse von Bedeutung. Die in den verschiedenen Beständen des Bundesarchivs vorgefundenen Materialien wurden im Laufe der Zeit von den zuständigen Departements (= Ministerien) bzw. deren Unterabteilungen wie z.B. dem Eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft an das Archiv abgegeben. Somit besteht die Wahrscheinlichkeit, dass ältere Akten und Dokumente in den Ämtern selbst verblieben sind, da sie für verschiedene aktuelle Fragen der Verkehrspolitik der Schweiz eine gewisse Rolle spielen dürften. Damit könnten aber Unterlagen aus früheren Jahrzehnten in neueren und neuesten Ablieferungen an das Archiv enthalten sein. Dies erschwert die Recherche insofern, als diese Ablieferungen nicht mehr nach sachlichen Gesichtspunkten aufgelöst und den verschiedenen Fachgebieten zugeordnet werden, sondern als Gesamtheit – ohne besonderes Verzeichnis – als Aktenablieferung eines speziellen Jahres und Monats erhalten bleiben. Ungeachtet dieser Schwierigkeit ist es

gelungen, einige für die Behandlung der schweizerischen Sichtweise wichtige und interessante Schriftstücke aufzufinden und in die Fragestellungen der vorliegenden Arbeit einzubinden.

Bereits erschienene wissenschaftliche Arbeiten, rückblickende Verbandsschriften und Aufsätze in Zeitschriften dienten als Sekundärliteratur und ermöglichten eine erste Einführung und Problematisierung des Themas. Neueste Entwicklungen, insbesondere der heutige Planungsstand des Schifffahrtsprojekts, konnten mit Hilfe des Internets erfasst werden.

2 Herkunft und Bedeutung des Begriffs „Hochrhein“

Befassen wir uns mit dem Ausbau des Rheins von Basel bis zum Bodensee für die Zwecke der Großschifffahrt, so stellt sich unweigerlich die Frage nach der geographisch korrekten Bezeichnung für diesen Flussabschnitt. Wie selbstverständlich bedienen wir uns heute des Begriffs „Hochrhein“. Auch in der vorliegenden Arbeit wollen wir uns an diese Bezeichnung halten. Ein genauer Blick in die ältere Literatur beweist allerdings, wie uneins man sich noch zu Beginn des 20. Jahrhunderts in sachverständigen Kreisen hinsichtlich der genauen Benennung dieser Rheinstrecke war. Die zu jener Zeit geführte Diskussion soll hier thematisiert werden, steht sie doch im direkten Zusammenhang mit dem Schifffahrtsprojekt.

Die Gebiete rechts und links des Rheins von Basel aufwärts bis zum Bodensee besaßen über Jahrhunderte hinweg mehr militärisch-strategische als wirtschaftliche Bedeutung. Permanente kriegerische Auseinandersetzungen, vor allem zwischen Frankreich und Österreich, verhinderten lange Zeit eine gesunde wirtschaftliche Entwicklung dieser Region, insbesondere im rechtsrheinischen Bereich. Hinzu kam die für den Südwesten des Heiligen Römischen Reiches bezeichnende Zersplitterung des Territoriums in viele verschiedene Herrschaften. Geographische Benennungen für dieses Gebiet beschränkten sich in aller Regel auf Ortsbezeichnungen oder Landeszugehörigkeiten.¹ Mit der Zusammenfassung

¹ So findet sich beispielsweise auf einer Karte zur Landgrafschaft Sausenberg (Baden) von 1783 lediglich die Bezeichnung „Waldstaedte“ als Gesamtbezeichnung der am Hochrhein gelegenen vier

der rechtsrheinischen Territorien unter einheitlicher (badischer) Herrschaft sowie mit dem Beitritt des Großherzogtums Baden zum Deutschen Zollverein und der immer stärker an Dynamik gewinnenden technischen und wirtschaftlichen Entwicklung im Verlauf des 19. Jahrhunderts rückte der Rhein oberhalb von Basel aber immer mehr in den Mittelpunkt des Interesses von Politikern und Ökonomen. Die Nutzbarmachung der Wasserkraft des Rheins für die Stromerzeugung, die Ansiedelung erster metallverarbeitender und chemischer Betriebe in der Nähe der neu errichteten Kraftübertragungswerke und nicht zuletzt der Gedanke, auch über die traditionsreiche Handelsstadt Basel hinaus die Güterschifffahrt bis in den Bodensee hinein fortzuführen, gaben an der Wende zum 20. Jahrhundert Anlass genug, sich intensiver mit diesem Rheinabschnitt zu befassen. Er wurde als eine für sich abgeschlossene Einheit gesehen, die allerdings ohne konkrete geographische Benennung geblieben war. Im allgemeinen Sprachgebrauch galt er als ein Teilstück des „Oberrheins“ und Konstanz als die *Geburtsstätte* desselben.¹ Noch heute wird ein großer Platz im Herzen der Industriestadt Rheinfelden (Baden) „Oberrheinplatz“ genannt. Auf dem Poststempel der Stadt Tiengen² war lange Zeit „Tiengen am Oberrhein“ zu lesen, weshalb eine Verwechslung mit dem Ort Tiengen bei Freiburg nicht selten vorkam. Aus Kostengründen war eine wünschenswerte wie zweckmäßige Umbenennung jedoch am Widerstand von Bundespost und Bundesbahn gescheitert.³

Wie erwähnt, herrschte in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts über die Benennung der von uns betrachteten Strecke noch Uneinigkeit: „Oberrhein“, „Oberlauf“, „Badisch-Schweizerischer Rhein“, „Rhein oberhalb Basel“, „Rhein unterhalb Konstanz“, „Jurarhein“ waren unterschiedliche Bezeichnungen, die in der Literatur Eingang fanden, aber mehr oder weniger dasselbe meinten. Allerdings handelte es sich bei der Frage um die Benennung der Strecke oberhalb von Basel wohl nur um die Facette einer generellen Debatte, die zu jener Zeit über die Gliederung des gesamten Rheinstroms in einzelne Abschnitte geführt wurde. Selbst bisherige landschaftliche Einteilungen stimmten mit den vorgeschlagenen

Städte Rheinfelden, Säckingen, Laufenburg und Waldshut sowie, die Landeszugehörigkeit andeutend, das Wort „oestereichisch“ (Vgl. Hoffmann-Feer, S. 48). Ansonsten scheint die Gegend am Hochrhein bis Schaffhausen als der südliche Rand des Schwarzwaldes verstanden worden zu sein (Ebd., S. 22, 30-33, 41, 46/47).

¹ Wirtschaftsbilder vom Oberrhein ..., S. 4/5.

² Östlich von Waldshut gelegen; heute Teil der Doppelstadt Waldshut-Tiengen.

³ Schaefer, S. 9.

Rheinabschnittsbezeichnungen nur zum Teil oder gar nicht überein. So schrieb C. Mordziol in einem Fachbeitrag für den Geographischen Anzeiger im Jahre 1912:

„Was z.B. Lepsius mittlrheinischen Löß nennt, bezeichnet Steinmann als oberrheinischen. Andererseits behält aber Lepsius für die Landschaft den Namen oberrheinische Tiefebene bei, nennt aber den Strom innerhalb dieser Landschaft den Mittelrhein, so daß z.B. bei Lepsius der mittlrheinische Löß in der oberrheinischen Tiefebene liegt. Andererseits wird dieselbe Landschaft von den elsässischen Landesgeologen die „mittlrheinische“ Tiefebene genannt. Das sind ja an und für sich Kleinigkeiten, da ja der Fachmann weiß, was gemeint ist. Der Nichtfachmann jedoch kann daran irre werden.“¹

Wissenschaftler, die die geologischen und biologischen Verhältnisse der Rheinstrecke oberhalb von Basel zum Gegenstand ihrer Untersuchungen gemacht hatten, kamen zu jeweils unterschiedlichen Erkenntnissen und damit zu ebenso unterschiedlichen Bezeichnungen. Fritz Haas hatte sich im Rahmen seiner Dissertation zur Aufgabe gemacht, die Theorien des Zoogeographen W. Kobelt, wonach sich das Alter des Rheins aufgrund der vorhandenen Najaden-Fauna (Flussmuscheln) nachweisen ließe, zu überprüfen. Den Rheinfall von Schaffhausen stellte sich für Haas dabei als eine besondere Faunengrenze heraus, da die oberhalb lebenden Najaden-Formen einen Sturz über den Fall nicht überleben, die Najaden-Formen unterhalb des Falls dagegen denselben nicht in aufsteigender Richtung bezwingen konnten. Er bestätigte die von Kobelt vertretene These, dass in früheren Zeiten die Rhône, der Genfersee, der Neuenburger See sowie die gesamte Aare zusammen mit dem Rhein oberhalb der Aaremündung einschließlich des Bodensees ein zusammenhängendes Flusssystem mit der Donau über eine Verbindung durch den Hegau bildeten. Da sich aber nach seiner Untersuchung die gleichen Muscheln in der Aare auffinden ließen wie oberhalb des Rheinfalls, musste sich die eigentliche Najaden-Faunengrenze logischerweise weiter unterhalb des Rheinfalls von Schaffhausen, zwischen der Aaremündung und Basel, befunden haben. Diese Erkenntnis hielt Haas jedoch keineswegs davon ab, den Rhein von seinen innerschweizerischen Quellen bis zum Schaffhauser Rheinfall mit einem eigenen Namen zu betiteln. Er bediente sich hierzu der von dem Geologen Robert Lauterborn vorgeschlagenen Bezeichnung „Hochrhein“. Der Rheinfall von Schaffhausen war damit von Haas als die natürliche Grenze zwischen dem oberhalb des Wasserfalls verlaufenden

¹ Zit. nach. Mordziol, S. 231.

„Hochrhein“ und dem unterhalb bis Lorch (nicht Bingen!) weiterführenden „Oberrhein“ determiniert worden.¹

Der auf rein zoogeographischen Kriterien beruhende Ansatz von Haas und Kobelt für die Rheingliederung wurde von anderen Wissenschaftlern nicht geteilt. So tendierte C. Mordziol 1912 eher zu der aus demselben Jahr stammenden Unterteilung des Binger Professors Wenzel, wonach der „Niederrhein“ von Bonn bis zur Mündung in die Nordsee, der „Mittelrhein“ von Basel bis nach Bonn und schließlich der „Oberrhein“ von den Quellen bis Basel reichten. Im Unterschied zu Wenzels Gliederung musste aber nach Mordziol bei Bingen eine weitere Zäsur gesetzt werden, da ober- und unterhalb Bingens unterschiedliche Gefälle vorlagen. Während Mordziol also in Übereinstimmung mit Wenzel den „Niederrhein“ für den Streckenabschnitt von Bonn bis zur Rheinmündung festlegte, nannte er die Strecke von Bingen nach Bonn „Mittelrhein“, von Basel nach Bingen nunmehr „Oberrhein“ und schließlich von den Quellen bis Basel „Hochrhein“.² Ob Mordziol sich ebenso wie Haas auf Äußerungen Lauterborns zum Begriff „Hochrhein“ bezogen hatte, konnte nicht geklärt werden.

Robert Lauterborn seinerseits war bei seiner Einteilung des Rheins nach biogeographischen Gesichtspunkten vorgegangen, d.h. er untersuchte insbesondere die für die einzelnen Streckenabschnitte charakteristische Flora und Fauna zu Lande und im Wasser. Den Standpunkt von Haas und Kobelt, die Einteilung lediglich aufgrund der sich abwechselnden Najaden-Faunen vorzunehmen, hielt Lauterborn für zu einseitig und daher nicht für allgemein gültig. An Mordziols Auffassung, der „Hochrhein“ reichte bis in die schweizerischen Quellregionen hinauf, erhob Lauterborn ebenfalls ernsthafte Zweifel. Ähnlich wie Haas hatte Mordziol aus Lauterborns Sicht den Fehler gemacht, zwei vom Charakter her grundverschiedene Rheinstrecken (oberhalb und unterhalb des Bodensees) zusammenzufassen.³ Die Studien Lauterborns dagegen ließen eine deutliche Abgrenzung gewisser natürlicher Stromstrecken sowohl in hydrographischer und geomorphologischer Hinsicht wie auch aufgrund der Verschiedenartigkeit der in den einzelnen Abschnitten lebenden Tiere und Pflanzen zu. Lauterborn gelangte somit zu folgender heute weitgehend noch gültigen Rheingliederung:

¹ Haas, S. 5–8.

² Mordziol, S. 231/232.

³ Lauterborn, S. 5–8.

„Alpenrhein“	Quelle – Bodensee	164 Km
„Bodensee mit Seerhein“	Ober- u. Untersee	76 Km
„Hochrhein“	Bodensee – Basel	141 Km
„Oberrhein“	Basel – Bingen	362 Km
„Mittlerhein“	Bingen – Bonn	124 Km
„Niederrhein“	Bonn – Mündung in Nordsee	369 Km

Da der große Obersee und der kleine Untersee durch den Seerhein verbunden werden, zählte nach seiner Definition der Rhein erst ab dem Städtchen Stein am Rhein als „Hochrhein“. Charakteristisch war aus seiner Sicht für den „Hochrhein“ das Vorkommen von Wasserfällen, Strudeln, Stromschnellen und Klippen aufgrund des der Erosionsarbeit des Wassers heftigen Widerstand leistenden festen Felsenuntergrundes.¹ Auch Friedrich Metz sah Ende der zwanziger Jahre in den zahlreichen Stromschnellen und Wasserfällen (Rheinfall von Schaffhausen, Laufenburger „Laufen“, Rheinfelder „Gewild“), zwischen denen immer wieder ruhige Strecken lagen, eine Besonderheit des „Hochrheins“ im Gegensatz zum „Oberrhein“, in dem sich nur gelegentlich Felsenbänke befanden (z.B. „Isteiner Schwelle“). Für Metz war der Rhein ein Fluss des Alpenvorlandes, wie er typischer nicht hätte sein können. Die Hochwasser im Sommer und Niedrigwasser im Winter belegten dies, zeigten sie doch, wie gering der Einfluss der Mittelgebirgszuflüsse war und wie sehr damit die Wasserstände in diesem Flussabschnitt vom Entstehen und vom Schmelzen der Gletscher in den schweizerischen Hochgebirgsgegenden noch dominiert wurden. Anders als der „Oberrhein“ fließt der „Hochrhein“ in Ost-West-Richtung und verfügt mit einem Höhenunterschied von 151,26 m (Konstanzer Rheinbrücke: 395 m; Basel: 244 m) auf einer Länge von 170 Km über ein größeres Gefälle.² Die Landschaft zeichnete sich nach Metz' Ansicht zudem durch ihr einheitliches Erscheinungsbild aus. Damit rechtfertigte sich auch für ihn die spezielle Bezeichnung „Hochrhein“ für diesen Abschnitt.³

¹ Vgl.: Ebd., S. 10, 32, 47.

² Hierbei wird von einer mittleren Wasserführung des Rheins in diesem Abschnitt ausgegangen (Vgl.: Starck, S. 305)

³ Metz, Friedrich, S. 7/8.

Von dem Schweizer Hans Krucker stammte der Vorschlag, die Rheinstrecke zwischen Schaffhausen und Basel „Jurarhein“ zu nennen. Dies schien nach seiner Auffassung vom geographischen Standpunkt aus gesehen korrekter zu sein als die *Verlegenheitsbezeichnung*¹ „Hochrhein“, da der Rhein unterhalb von Schaffhausen die Juralandschaft durchströmte. Dieser Landschaft wären die Gestalt der Flusssohle mit den zahlreichen Stromschnellen und dem Rheinfluss von Schaffhausen sowie die „buchten-“ und „beckenförmige Großgliederung“ eigen. Die Gliederung des Rheins nach Höhenlagen in Nieder-, Mittel- und Oberrhein war nach Kruckers Ansicht bis Basel bereits terminologisch erschöpft. Eine begriffliche Steigerung für die Strecke oberhalb von Basel schien für ihn daher nicht mehr möglich zu sein. Der „Oberrhein“ sollte sich wie bei Wenzels Ansatz nach wie vor von den Quellen bis Basel erstrecken. Krucker teilte ihn allerdings noch in drei Unterabschnitte ein: „Alpenrhein“ (Quellen bis Rheineinmündung in den Bodensee); „Seerhein“ (Rheineinmündung in den Bodensee bis Schaffhausen) und „Jurarhein“ (Schaffhausen bis Basel).² Kruckers Vorschlag hatte sich jedoch nie durchsetzen können, da das Gebiet vom Bodensee bis Basel mittlerweile als eine Gesamtheit betrachtet wurde und der Rhein auf dieser Strecke eben nur teilweise (ab Schaffhausen) das Juratafelgebirge durchfloss.³

Somit blieb bis zum heutigen Tage die von Robert Lauterborn im Jahr 1916 getroffene Gesamtgliederung des Rheins in seine Abschnitte im Allgemeinen und die Bezeichnung der Strecke von Basel bis zum Bodensee als „Hochrhein“ im Besonderen diejenige Definition, von der im Laufe der folgenden Jahrzehnte immer ausgegangen wurde, wenn über die Fischerei, die Ausnutzung der Wasserkräfte, die Ansiedelung von Industrie und Gewerbe sowie die Schiffbarmachung gesprochen wurde und auch heute noch gesprochen wird.⁴ Über die Frage, ob der „Hochrhein“ am Ausfluss des Obersees bei Konstanz (Mittlere Brücke) oder erst weiter abwärts beim Ausfluss des Untersees bei Stein am Rhein beginne und ob dieser Rheinabschnitt im Westen bei der mittleren Brücke in Basel

¹ Vgl.: Krucker, Wirtschaftsgeographie ..., S. 39. Krucker bezog sich bei dieser „eingebürgerten“ Bezeichnung auf den Gliederungsvorschlag Robert Lauterborns von 1916. Gleichzeitig führt er Paul Steinmanns Ausführungen über „Die Bedingungen der Fischerei im Hochrhein“ an, die er versehentlich auf das Jahr 1913 datierte. Tatsächlich stammt Steinmanns Abhandlung aus dem Jahr 1923. (Vgl.: Steinmann)

² Vgl.: Krucker, Badisch-schweizerischer Rhein ..., S. 141. Ders.: Wirtschaftsgeographie ..., S. 39.

³ Schaefer, S. 9. Metz, Friedrich, S. 8.

⁴ Vgl.: Kuhn, S. 10. Vgl.: Schätzle, S. 5.

oder erst bei der nur unweit unterhalb von Basel gelegenen „Isteiner Schwelle“ endete, schienen selbst zu Beginn der fünfziger Jahre je nach Sichtweise (geophysikalisch, hydrographisch, schiffahrtstechnisch) noch unterschiedliche Meinungen vertreten worden zu sein.¹ Mit der im Jahr 1933 erfolgten durchgehenden Rheinkilometrierung wurde immerhin für die Rheinschifffahrt der ultimative Anfangspunkt des „Hochrheins“ bei der mittleren Brücke in Konstanz (Rheinkilometer 0) festgelegt.² An dieser Definition wollen wir uns bei allen weiteren Betrachtungen orientieren.

Robert Lauterborn hatte also mit seiner Rheingliederung als erster die heute im Wesentlichen noch gängige Definition des Begriffs „Hochrhein“ geliefert. Nach Auffassung nicht weniger Autoren gilt Lauterborn sogar als der „Erfinder“ dieser Bezeichnung schlechthin und die Erstnennung in der Literatur wurde mit dem Erscheinen von Lauterborns Erkenntnissen über die Gliederung des Rheins von 1916 gleichgesetzt. Ein Blick in eben diese Publikation beweist allerdings, dass sich Lauterborn seinerseits auf die Dissertation von Fritz Haas von 1910 bezogen hatte. Lauterborn schreibt:

„Im Jahre 1910 hat F. Haas in einer gründlichen Arbeit über die Najadenfauna des Oberrheins eine Gliederung des Rheins vom rein zoogeographischen Standpunkte aus versucht. Nach der Verbreitung gewisser Muscheln unterscheidet er (...) einen Hochrhein von der Quelle bis zum Rheinfall von Schaffhausen (...)“³

Die Erstnennung des Begriffs „Hochrhein“ kann daher nicht 1916 erfolgt sein. Dieser Zusammenhang fand in der Literatur kaum irgendwelche Erwähnung, sei es aus Unkenntnis oder weil man dies schlicht für unwichtig hielt. Einzige Ausnahme waren die Ausführungen von Dietrich Barsch Ende der sechziger Jahre zur Hochrheinschifffahrt.⁴ Wie Haas in seiner Dissertation jedoch erwähnte, hatte er sich bei der Nennung des Begriffs „Hochrhein“ wiederum auf einen *Vorschlag* Robert Lauterborns bezogen. Eine solche Äußerung Lauterborns lässt sich in der Literatur allerdings nicht auffinden, daher muss vermutet werden, dass sie entweder im direkten schriftlichen Kontakt mit Haas oder gar mündlich erfolgt war. Würde man sich mit dem bis hierher Gesagten begnügen, so käme man wohl

¹ Spiess, S. 91.

² Starck, S. 350.

³ Zit. nach: Lauterborn, S. 8/9.

⁴ Vgl.: Barsch, S. 31.

zu dem Schluss, dass der Terminus „Hochrhein“ tatsächlich von Lauterborn oder gar von beiden Wissenschaftlern etwa aus der Zeit um 1910 stammen müsste. Doch weder Fritz Haas noch Robert Lauterborn waren die „Erfinder“ des Begriffs „Hochrhein“ noch diejenigen Forscher, die ihn erstmals in der deutschsprachigen Literatur erwähnt hatten. Denn schon im Jahre 1867 findet sich in einem Konversations-Lexikon unter dem Begriff „Rhein“ die Bemerkung, dass der „Oberlauf“ oder „Hochrhein“ der Schweiz angehöre und sich auf dessen Streckenverlauf die schon erwähnten Stromschnellen und Wasserfälle befänden.¹ Auch nach dieser frühen Definition bezog sich der Name „Hochrhein“ auf die Strecke von den Quellen bis Basel.

Damit wird abschließend klar: Der Begriff „Hochrhein“, der etwa im Zeitraum von 1910 bis 1916 im Rahmen der allgemeinen Diskussion um die Benennung der einzelnen Rheinstrecken auftauchte, war wohl kein auf die Schnelle entstandener Neologismus, der durch Glück oder sachliche Zwangsläufigkeit zu letztllicher Bekanntheit gelangt war. Es handelte sich vielmehr um eine geographische Kategorie, die immerhin schon im 19. Jahrhundert in den sachverständigen Kreisen bekannt gewesen sein musste. Interessanterweise war in der einschlägigen Literatur keinem der Autoren dieser Zusammenhang aufgefallen. Vermutlich hatte eine Verschmelzung der in dem genannten Lexikon vorgefundenen Begriffe „Oberlauf“ und „Hochrhein“ zu dem Terminus „Oberrhein“ stattgefunden. Dieser musste sich im allgemeinen Sprachgebrauch dann gegenüber der Bezeichnung „Hochrhein“ wohl eher zufällig durchgesetzt haben. Da ein Befassen mit den genauen, noch weiter zurückliegenden Wurzeln dieses Begriffs zu weit von unserem Thema wegführen und den Rahmen der vorliegenden Arbeit bei weitem sprengen würde, begnügen wir uns an dieser Stelle mit dem bereits Gesagten.

¹ Vgl.: Allgemeine deutsche Real-Encyklopädie für die gebildeten Stände (Conversations-Lexikon), 12. Bd., 11. Aufl., Leipzig 1867, S. 478.

3 Die wirtschaftliche Bedeutung des Rheins von Basel bis zum Bodensee bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts

3.1 Schifffahrt

Die Anfänge der Schifffahrt auf dem Hochrhein gehen sehr weit zurück. Bereits in vorrömischer Zeit soll der Verkehr auf dem Rhein wesentlich lebhafter gewesen sein als zu Lande. Wohl diente er nicht ausschließlich dem Transport von Handelswaren, sondern auch zu militärischen Zwecken. So soll Julius Caesar selbst über den Germanenstamm der Ubier um 78 v. Chr. berichtet haben, dass dieser über eine aus kleinen Kähnen bestehende, zahlenmäßig aber durchaus beachtliche Rheinflotte verfügte. Was den Handel anbelangt, lassen archäologische Funde in altägyptischen Gräbern den Schluss zu, dass schon sehr früh, etwa 3.000 Jahre v. Chr., Bernstein aus dem Ostseeraum (v.a. aus Jütland) bis in den Mittelmeerraum gehandelt wurde. Inwieweit der Hochrhein in dieses frühe System von Handelsbeziehungen eingebunden war, konnte bislang nicht geklärt werden. Sicher ist aber, dass der Rhein unterhalb von Basel für Handelszwecke genutzt wurde.¹

Auch nach dem Vordringen der Römer bis zum Rhein schien sich der Verkehr oberhalb von Basel wegen der schlechten Schiffbarkeit des Flusses in der Hauptsache auf dem Lande abgespielt zu haben. Im Bereich der Aarenmündung beim Rheinkastell Vindonissa (Windisch) liefen die von Süden her kommenden Handelswege (1. über St. Bernhard – Genfersee – Aarenmündung; 2. über Langensee² – St. Gotthard; 3. über Comersee – Septimer) zusammen. Von hier aus führten Heeresstraßen einerseits nach Gallien (Vindonissa – Augusta Rauracorum (Kaiseraugst) – Vesontio (Besancon) – Lugundum (Lyon) – Massilia (Marseille)) und andererseits nach Germanien (Vindonissa – Aquae (Baden (Schweiz)) – Arbor Felix (Arbon) – Brigantia (Bregenz)). Die Aarenmündung war gleichzeitig auch Ausgangspunkt für die Schifffahrt auf dem Rhein, die jedoch wegen der Laufenburger Stromschnellen („Laufen“ genannt) unterhalb und wegen des Rheinfalls von Schaffhausen oberhalb der Mündung keine nennenswerte

¹ Wiederrecht, Handel, Verkehr ..., S. 65/66.

² Dieser Terminus wird im Folgenden anstelle der in Deutschland üblichen Benennung *Lago Maggiore* verwendet.

Bedeutung erlangen konnte. Die über die Alpenpässe bis zur Aaremündung geführten Waren wurden demgegenüber auf der schon genannten Handels- und Heeresstraße nach Westen in das etwa 40 Km weiter rheinabwärts gelegene Augusta Rauracorum gebracht und von dort auf dem Wasserweg über Basel und den Oberrhein weitertransportiert. Hinsichtlich der Schifffahrt auf dem Bodensee wird angenommen, dass die ersten dort verkehrenden Schiffe der Kriegsflotte des Tiberius angehörten. Flottenstützpunkte waren Arbor Felix und Brigantia.¹

Mit dem Niedergang der römischen Herrschaft am Rhein infolge des Zuwanderns germanischer Stämme, insbesondere der Alemannen, verfiel nach und nach neben zahlreichen Siedlungen und Gutshöfen auch die schon vorhandene Verkehrsinfrastruktur. Dem Rhein als Verkehrsstraße kam deshalb in karolingischer Zeit größere Bedeutung zu, vor allem als die im Zuge der Christianisierung Alemanniens in der Hochrheingegend gegründeten Klöster und Klosterzellen wie z.B. St. Gallen, Reichenau, Stein am Rhein, Schaffhausen, Rheinau, Zurzach, St. Blasien, Olsberg (bei Rheinfelden (Schweiz)), etc. mit Waren und lebensnotwendigen Gütern versorgt werden mussten. Unter anderem wurden Korn, Brot und Wein, vor allem aber Salz bezogen. Letztgenanntes erhielt man aus der Gegend um Salzburg, vor allem aus Reichenhall, aus Hall bei Innsbruck oder durch Händler von weiter her über den Umschlags- und Handelsplatz Ulm. Am Bodensee angelangt, wurden die Güter auf Kähne verladen und beispielsweise zum Hafen Steinach in der Nähe von St. Gallen gebracht, von wo aus seit dem Jahre 827 n. Chr. regelmäßige Fuhren landeinwärts nach dem Kloster erfolgten.²

Konstanz entwickelte sich zu einem bedeutenden Handelszentrum. Erzeugnisse aus ganz Europa und aus dem levantischen Raum wurden dort umgeschlagen und auf dem Rhein nach Westen befördert. Gleichzeitig ging ein Teil der Güter von Konstanz aus über einige wichtige Handelsstraßen, etwa über Donaueschingen, Villingen und Offenburg nach Straßburg oder über Basel nach Burgund. Im Gefolge der Kreuzzüge kamen zuvor unbekannte Produkte aus dem östlichen Mittelmeerraum nach Europa, wo sie vor allem durch Kaufleute aus Florenz, Venedig und Genua gewinnbringend verkauft wurden und den oberitalienischen

¹ Ebd., S. 66–68.

² Moser, S. 39/40.

Städten zu einer zuvor nicht gekannten wirtschaftlichen Blüte verhalfen. Über die schweizerischen Alpenpässe wurden daher vom oberdeutschen Raum aus Handelsverbindungen mit *den schlauen Venetianern* und *den durchtriebenen Lombarden* aufgebaut. Hochwertige südeuropäische Erzeugnisse sowie überseeische Güter aus dem levantischen Handel wurden auf dem beschwerlichen Landweg durchs Gebirge bis an den Walensee gebracht, von wo aus sie mittels Kähnen über den Fluss Linth, den Zürichsee, die schmale Limmat sowie auf der Aare bis zu deren Einmündung in den Rhein bei dem heutigen Waldshut gelangten und von dort in Richtung Basel befördert wurden.¹ Gehandelt wurden insbesondere Metallwaren, Wetzsteine aus Mailand, „Veltliner“ (Wein aus dem Veltlingebiet), Gewürze (Spezereien) aus dem übrigen Italien, gefärbte Tuche aus Oberitalien sowie Eisen und Stahl. Die für den Transport der Waren auf dem Rhein benutzten Schiffe waren aufgrund der Strömungsverhältnisse sowie wegen ihrer Bauweise für eine Rückfahrt (Bergverkehr) nicht geeignet. Deswegen wurden sie am jeweiligen Handelsort, d.h. in aller Regel in Holland, verkauft; eine Praxis, die noch bis ins 19. Jahrhundert hinein in einigen europäischen Gegenden, etwa an der Weichsel, üblich war.²

Zwar hatten auch niederländische Städte wie Brügge, Lille und Ypern von den Handelsverbindungen nach Italien profitieren können, ihre eigentliche wirtschaftliche Blüte sollte jedoch erst an der Wende zur Neuzeit mit der beginnenden spanischen Kolonialpolitik in Amerika einsetzen. Diese Entwicklung hatte allerdings einen grundlegenden Wandel in der Rheinschiffahrt zur Folge. Während bisher der größte Teil der auf dem Rhein transportierten Güter flussabwärts geführt wurde, kamen nunmehr die aus Übersee bezogenen Waren zunächst nach Brügge und später nach Antwerpen, von wo aus sie weiter ins Landesinnere befördert wurden. Schon bald überzog auf dem Rhein der Berg- gegenüber dem Talverkehr.³

Gleichzeitig hatte seit dem Mittelalter jedoch eine weitere Entwicklung eingesetzt, welche sich in zunehmendem Maße für die Rheinschiffahrt als höchst schädlich herausstellte. Während zunächst nur den Kurfürsten das Recht zugestanden worden war, von den vorüberfahrenden Handelsleuten Zölle zu erheben bzw. von

¹ Wiederrecht, S. 68/69. Moser, S. 40.

² Moser, S. 42.

³ Wiederrecht, S. 72/73.

ihnen zu verlangen, dass diese ihre Waren vor Ort ausladen und auf dem Markt zum Kauf anbieten sollten („Stapelrecht“), nahmen entlang des Rheins immer mehr Adelige sowie Städte dieselben Rechte für sich in Anspruch – eine Tendenz, die mit der schwindenden Zentralgewalt im Reich einherging. Gegenüber den erlaubten Gebühren für reine Verkehrs- und Sicherheitsdienste, wie sie von diversen Schiffergesellschaften erbracht wurden, waren die Wegezölle ungerechtfertigt. Allein am Hochrhein entstanden in Schaffhausen, Rheinau, Eglisau, Kaiserstuhl, Waldshut¹, Zuzach, Hauenstein, Laufenburg, Koblenz, Säckingen, Rheinfelden und Basel Zollstationen. Zwar nahmen diese Verhältnisse am Rhein oberhalb von Basel bei weitem nicht die Ausmaße an, wie sie etwa unterhalb von Straßburg vorlagen. Dennoch bewirkte die Zunahme der Zollstätten einerseits und das Emporschnellen der Zollltarife andererseits eine Verteuerung der Schifffahrt derart, dass macherorts Kaufleute von der Wasserstraße auf die unsicheren und schlecht ausgebauten Landwege auswichen, um sich von der genannten „Plage“ zu befreien. Die zunehmende Anzahl neu gebauter Brücken, etwa bei Stein am Rhein (1267), bei Dießenhofen (1292), bei Schaffhausen (1259) und bei Eglisau (1249) lässt auch für das Hochrheingebiet die Vermutung zu, dass der Landverkehr zu jener Zeit an Bedeutung gewonnen hatte – mit großer Wahrscheinlichkeit auch vor dem Hintergrund der genannten Entwicklung.²

Die ständigen Übergriffe auf vorbeiziehende Händler führten zuweilen auch zu gewaltsam ausgetragenen Fehden. So schlossen sich 1334 die Städte Rheinfelden, Basel, Neuenburg und Breisach gegen den Grafen von Geroldseck zusammen und zerstörten dessen oberhalb von Straßburg gelegenes Raubschloss Schwanau, da der Graf mit seinen Überfällen dem Handel der besagten Städte massiven Schaden zugefügt hatte. Mehr als hundert Jahre später kam es erneut zu gewaltsamen Auseinandersetzungen zwischen dem nunmehr regierenden Grafen von Geroldseck und verschiedenen Städten an Hoch- und Oberrhein, als der Graf aus *altem Hasse* Basler, Berner und Luzerner Kaufleute bei Ottenheim hatte ausrauben lassen. 1473 griffen die verbündeten Städte im Gegenzug die Burg Schuttern an.³

¹ Waldshut hatte sein Zollrecht 1469 von Kaiser Friedrich III. zur Begleichung sämtlicher durch die Belagerung der Stadt durch die Eidgenossen ein Jahr zuvor entstandenen Schäden erhalten. (Ebd., S. 71)

² Moser, S. 40. Wiederrecht, S. 70–72.

³ Vgl.: Mone, Die Rheinschifffahrt ... (Heft 1), S. 7–10.

Demgegenüber entwickelten sich Städte wie Feldkirch, Überlingen, Lindau und Konstanz in Folge der zollfreien Schifffahrt auf dem Bodensee zu florierenden Hafen- und Umschlagsplätzen. Die Bedeutung von Konstanz wurde weiter oben bereits angesprochen. In Überlingen wurde überwiegend Getreide verladen. Von Lindau am Ostufer des Sees aus nahm das aus dem Salzkammergut sowie aus Bayern und Innsbruck kommende Salz seinen Weg über den Bodensee nach Stein am Rhein, Schaffhausen oder Eglisau. In Zürich, das schon damals als Markttort für die Innerschweiz eine große Bedeutung besaß, wurden das Salz und das Getreide weiterverkauft. Die von Lindau her kommenden Salzlieferungen wurden teilweise aber auch nach Arbon am südlichen Bodenseeufer gebracht, von wo aus man sie durch den Thurgau in die Ostschweiz weitertransportierte. Nach Arbon und Konstanz gelangten außerdem die über den Bodensee transportierten oberschwäbischen Leinenstoffe. Von Konstanz aus wurden diese sogar bis nach Spanien gehandelt.¹

Der Wechsel zahlreicher Händler von der Wasserstraße aufs Land infolge der bereits geschilderten Belästigungen führte an der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit zur Herausbildung eines recht dichten Straßennetzes. Dabei dürfte es sich aus heutiger Sicht aber wohl eher um eingefahrene, bei Nässe stark aufgeweichte Feld- und Waldwege gehandelt haben. Die Hauptverbindung zu Lande von Basel bis zum Bodensee führte zunächst von der Handelsmetropole am Rheinknie auf der linken Rheinseite über Rheinfelden und Mumpf nach Laufenburg, von wo aus rechtsrheinisch der Weg bis Waldshut weiter verlief. Der Grund für den Wechsel auf das rechte Rheinufer lag einerseits in den linksrheinisch oberhalb von Laufenburg sehr nahe an den Rhein heran ragenden steilen Felsen, zum anderen in dem stark überflutungsgefährdeten Bereich der Einmündung der Aare in den Rhein gegenüber von Waldshut. Beide Hindernisse hätte man bei Fortsetzung der Reise auf der linken Rheinseite jeweils nur unter Inkaufnahme eines zeitaufwendigen Umwegs bewältigen können. Kam man nun also von Laufenburg her auf dem rechten Rheinufer nach Waldshut, so konnte man von dort aus mit der Koblenzer Fähre zur Weiterreise nach Zürich oder Zurzach auf die andere Rheinseite überwechseln. Ansonsten bot sich die Möglichkeit, Waren durch den Klettgau über Schaffhausen in Richtung Bodensee zu transportieren.² Mit dem

¹ Moser, S. 42.

² Krucker, Wirtschaftsgeographie ..., S. 196/197. Vgl. auch: Hoffmann-Feer, S. 41, 46/47.

Verlust der linksrheinisch gelegenen vorderösterreichischen Gebiete 1803 an die Schweiz konnte die bisherige Verkehrsführung allerdings nicht mehr aufrechterhalten werden. Die rechtsrheinisch verlaufende Landstraße wurde deshalb zu Beginn des 19. Jahrhunderts durchgängig ausgebaut.

Die Zurzacher Messe auf schweizerischer Seite in der Nähe der Aaremündung konnte an der Wende zur Neuzeit über ihren bisher nur lokalen und regionalen Einzugsbereich hinaus europäische Bedeutung erlangen und wurde fortan zu einem Anziehungspunkt für eine Vielzahl von weit gereisten Händlern. Weiter im Landesinnern zog außerdem der Marienwallfahrtsort Einsiedeln jährlich hunderttausende von Pilgern, insbesondere zum Fest der „Engelweihe“, an. Über Zurzach auf dem Landwege angereist, verließen sie die Gegend wieder dicht gedrängt in Kähnen vom Zürichsee aus rheinabwärts.¹

Im Talverkehr war die Schifffahrt auf dem Rhein im Vergleich zum Landtransport bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 12 km/h wesentlich schneller. 54 Zürcher Bürger und Schiffsleute wollten dies im Jahre 1576 auf besondere Weise demonstrieren. Bei Tagesanbruch des 20. Juni fuhren sie von Zürich aus auf dem Rhein abwärts bis nach Straßburg, um sich dort am folgenden Tag an einem Schützenfest zu beteiligen. Als augenfälligen Beweis für ihre Schnelligkeit hatten die Schiffsleute einen Topf mit heißem Hirsebrei sowie warme Semmeln – in Lumpen und Stroh gut verpackt – mit an Bord genommen. Statt der üblichen drei Tage erreichten die Zürcher ihr Ziel nach tüchtigem Rudern bereits nach 16 Stunden. Brei und Semmeln sollen der Überlieferung zufolge bei der Ankunft in Straßburg noch warm gewesen sein. Damit konnten die Zürcher den Straßburger Stadtoberen gleichzeitig unter Beweis stellen, dass sie im Kriegsfall treu ihre Bündnispflichten einhalten und noch rechtzeitig innerhalb eines Tages der Stadt am Oberrhein zur Hilfe eilen konnten. Jenes denkwürdige Ereignis hatte der Schriftsteller und Satiriker Johann Fischart (1546 – 1590) in seiner Dichtung „Das Glückhafte Schiff von Zürich“ in sehr anschaulicher Weise dokumentiert.²

¹ Moser, S. 40/41.

² Vgl. hierzu vor allem: Johann Fischarts „Glückhaftes Schiff“ (Faksimile) In: Oberrhein Archiv, Bd. 2, hrsg. v. Archiv Verlag, o.O., 1994, S. 1–11. Davon leitete sich auch die beliebte Redewendung „Wir müssen ja nicht ins Zurzacher Schiff“ ab, wenn man etwas nicht übereilen sollte. (Schneider, S. 31/32)

Die Rheinstrecke unterhalb von Schaffhausen unterschied sich von derjenigen oberhalb im Wesentlichen durch die zahlreichen Stromschnellen, Gewilde und Wasserfälle aufgrund der zahlreichen Felsen. Eberhard Gothein nannte sie die *verwahrlosteste Strecke des Rheins*.¹ Die beiden hauptsächlichen Hindernisse in diesem Abschnitt waren zum einen der 1911 gesprengte große „Laufen“ bei Laufenburg und zum anderen der noch heute existierende Rheinflall von Schaffhausen². Der Schaffhauser Rheinflall wurde in der zu Beginn des 12. Jahrhunderts von dem Mönch Udalschalk verfassten Vita des Bischofs Konrad von Konstanz (935 – 976 n. Chr.) erstmals schriftlich erwähnt. Unterschieden wurden hier stets der obere kleine Laufen³, „Lächen“ genannt, sowie der untere große Laufen, der in der älteren Literatur auch als „Cataracta Maior“ oder „Cataractae Rheni“ bezeichnet wurde. Schon in früheren Zeiten hinterließ der bloße Anblick der mit lautem Tosen über die Felsen herabstürzenden Wassermassen des unteren großen Laufens beim Betrachter einen bleibenden Eindruck. Beschreibungen aus dem 16. und frühen 17. Jahrhundert schildern das *Grauen*, welches manchen Betrachter angesichts dieses Naturschauspiels ergriffen hatte, wohl im Bewusstsein um die eigene menschliche Kleinheit und Ohnmacht gegenüber der unbändigen Naturgewalt. Selbst Kaiser Ferdinand I. ließ sich anlässlich seines Besuchs der Stadt Schaffhausen im Jahre 1563 die Gelegenheit nicht entgehen, den Rheinflall zu besichtigen, weshalb er entgegen der Erwartung der Schaffhauser Stadtoberen nicht von Osten, sondern von Westen her, nämlich von Neuhausen, wo sich der Rheinflall richtigerweise befindet, in die Stadt einzog.⁴ Noch heute zählt der Rheinflall von Schaffhausen mit ca. 24 m Höhenunterschied und einer Breite von etwa 115 m zu den bedeutendsten Sehenswürdigkeiten am Hochrhein.

Von etwas geringerem Ausmaß als der Schaffhauser Rheinflall, jedoch nicht minder beeindruckend, war der große „Laufen“ bei Laufenburg. Er gab der auf dem linksrheinischen Felsen errichteten Burg und Siedlung ihren Namen. In einer Abhandlung über die Schifffahrt, Flößerei und Fischerei aus dem Jahre 1864 wird die Laufenburger Stromschnelle folgendermaßen beschrieben:

¹ Vgl.: Gothein, S. 235.

² Richtigerweise bei Neuhausen, etwas unterhalb von Schaffhausen gelegen.

³ „Laufen“ war die ältere Bezeichnung für eine Stromschnelle bzw. für einen Wasserfall.

⁴ Nach einer Beschreibung von H.W. Harder von 1864 über den Rheinflall und seine Umgebung. (Vgl.: Weiner, Der Rheinflall von Schaffhausen, S. 44/45. Vgl. außerdem: Schlatter, S. 5)

„Von der Rheinbrücke in Laufenburg an ist der Strom, wegen der Heftigkeit seines zwischen zackigten Felsen sich durchwindenden Falles (Laufens) nicht mehr schiffbar und keine fahrbare Wasserstraße. Der Strom wird gleich unterhalb auf das rechte Ufer gedrückt, gleich darauf, durch Anprallen an die bis über die Hälfte des Flussbettes hinübertragenden Felsen auf das linke (Schweizer) Ufer geworfen, worauf er seinen Lauf in einem schmalen Bett, die sog. „Enge“ auf einer Strecke von ungefähr 1000 Schritten mit einer reissenden Schnelligkeit fortsetzt, bis sich bei Rhina das Flussbett wieder erweitert.“¹

Zwischen Schaffhausen und Rheinfelden fanden sich noch weitere zahlreiche Inseln, Felsbänke und Stromschnellen. Zu nennen seien in diesem Zusammenhang unter anderem der sogenannte „Kadelburger Laufen“, die Felsbänke bei Säkingen und Schwörstadt, die Beuggener Stromschnellen sowie der Rheinfelder „Höllhaken“. Im Rhein unterhalb von Rheinfelden gegen Basel gab es dagegen kaum derartige natürlichen Hindernisse. Die insgesamt recht widrigen Verhältnisse des Fahrwassers hatten zur Folge, dass sich im Abschnitt zwischen Basel und Schaffhausen eigentlich nie ein reger Schiffsverkehr hatte entwickeln können. Während auf dem vergleichsweise ruhigeren Rhein oberhalb von Schaffhausen sogar Segelboote, sogenannte „Ledi“ oder „Lädinen“ („Lädinnen“), eingesetzt wurden, die eine Tragfähigkeit von 15 bis 50 Tonnen besaßen, konnten unterhalb nur stark gebaute, teilweise 20 bis 25 m lange und eine Last von 3 bis 15 Tonnen tragende Schiffe, verwendet werden.²

Außerdem bediente man sich sogenannter „Weidlinge“. Hierbei handelte es sich um kürzere, bis zu 10 m lange schlanke Boote, die man häufig durch Hakenleitern zu einem kleinen Verband, „Gefährt“ („Gfert“) genannt, zusammenfasste.³ Weidlinge fanden hauptsächlich in der Fischerei Verwendung, da sie wesentlich wendiger waren als vergleichbare größere Schiffe. Aufgrund ihrer nur begrenzten Tragfähigkeit eigneten sie sich kaum für den Transport größerer Gütermengen. In der Berufsfischerei am Hochrhein wurden sie noch bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts u.a. zum Legen von Reusen verwendet. Eine Treidelschiffahrt, wie man sie etwa vom Neckar her kennt, hatte sich unterhalb von Schaffhausen wegen der zu starken Strömung des Rheins sowie wegen der bewaldeten und felsigen Steilhänge entlang des Ufers nie etablieren können. Auf dem Rhein oberhalb

¹ Zit. nach: Vetter, S. 5. (Auszugsweise abgedruckt in: Brogle, S. 22/23)

² Vgl.: Schneider, S. 31.

³ Straub, S. 2. Üblicherweise werden lediglich die etwa 10 m langen Gefährte unter dem Begriff Weidling verstanden. Schneider fasst die oben genannten 20 bis 25 m langen Boote aber ebenfalls unter diese Kategorie. (Vgl.: Schneider, S. 31) Vgl. außerdem: Richter, Walter, S. 383/384.

Schaffhausens bis zum Bodensee sollen Schiffe hingegen zumindest teilweise im Bergverkehr von Pferden gezogen worden sein.¹

Die Vorzüge des Transports zu Wasser lagen einerseits in der im Großen und Ganzen gegebenen Sicherheit gegenüber den Landwegen, wenn man einmal von Stapelrechten und ungerechtfertigten Zollerhebungen absieht. Zum anderen in der vergleichsweise hohen Geschwindigkeit im Talverkehr. Gewiss spielten diese Gründe mit eine Rolle, dass die Schifffahrt trotz der zuvor geschilderten Fahrwasserverhältnisse auf dem Abschnitt von Schaffhausen bis unterhalb von Rheinfelden nicht ganz zum Erliegen kam. Entscheidend war aber sicherlich auch die Tatsache, dass die am Hochrhein ansässige Bevölkerung die wirtschaftliche Bedeutung der – wenn auch nur bescheidenen – Schifffahrt für sich selbst erkannte und so manche Stadt oder Gemeinde ihre Entstehung oder ihren Wohlstand diesem Gewerbe verdankte. Niemand kannte die Unwegsamkeiten des Rheins, die Fels- und Sandbänke, die Inseln, Gefälle und Strudel besser als die dort jeweils lebenden Menschen. Folglich konnte auch niemand die am Wassertransport interessierten Händler besser durch diese gefährlichen Hindernisse hindurch manövrieren als die hiesigen Fischer und Schiffsleute. Zur Überwindung eines Rheingefälles bzw. einer Stromschnelle wurden die heranfahrenden Schiffe jeweils an einem dafür vorgesehenen Platz oberhalb des Hindernisses (in Laufenburg „Giessen“ genannt) entladen. Die Waren wurden auf dem Landweg bis zu einem unterhalb des Gefälles gelegenen Ort (in Laufenburg „Schäffigen“ genannt) geführt und dort wiederum in das Schiff eingeladen.²

Für den Transport des Schiffs selbst boten sich zwei Möglichkeiten. Entweder wurden die Schiffe ganz aus dem Wasser heraus genommen und auf einem Wagen („Karren“)³ zusammen mit den zuvor entladenen Waren zu dem besagten Verladeplatz unterhalb der Stromschnelle geführt, oder man manövrierte sie – auf beiden Uferseiten von jeweils fünfzehn oder noch mehr Männern an Seilen festgehalten – durch die wilden Gewässer zwischen den Felsen hindurch. Letztere Tätigkeit, „Seilen“ genannt, hatte gegenüber der erstgenannten, dem „Reiten“, den wesentlichen Vorteil, dass sie weniger Zeit in Anspruch nahm. Dafür war sie aber

¹ Schneider, S. 31. Weiner, Der Rheinfall von Schaffhausen, S. 46/47.

² Vgl.: Haerry, S. 521.

³ Davon abgeleitet entstand die Berufsbezeichnung des „Karrers“. (Ebd., S. 521)

mit mehr Gefahren verbunden.¹ War das Entladen bzw. das komplette Herausnehmen eines Schiffs nicht erforderlich, so empfahl es sich, zumindest erfahrene Schiffsleute als Lotsen mit an Bord zu nehmen. Aller Erfahrung zum Trotz kam es allerdings immer wieder zu Unglücksfällen, die nicht nur kostbare Güter von nah und fern auf den Grund des Rheins sinken ließen, sondern auch zahlreiche Menschenleben kosteten. So sank 1642 bei Laufenburg ein Schiff einschließlich seiner Ladung. 1733 lief ein Handelsschiff bei Säckingen auf eine Sandbank und ging mitsamt 100 Zentnern ungarischem Kupfer, 8 Fässern Sensen und Stahl im Gesamtwert von 5.000 Gulden in den Fluten des Rheins unter. Nicht zu vergessen sind die mit Pilgern überladenen Schiffe, welche von Zurzach aus rheinabwärts fuhren.²

Die Schiffsleute und Flößer der einzelnen Ortschaften am Hochrhein schlossen sich in zunftähnlich organisierten Genossenschaften zusammen und übten die genannten Dienstbarkeiten nach streng festgelegten Reglements, zu welchen unter anderem auch Tarifordnungen (Entgelte für die Dienstleistungen) gehörten, aus. Dabei war genauestens geregelt, auf welchen Rheinabschnitten welche Genossenschaft ihre jeweiligen Rechte wahrnehmen durfte. Die Konstanzer Schifferzunft war so z.B. für die Rheinstrecke von Konstanz bis oberhalb des Rheinfalls von Schaffhausen („Oberwasser Schiffeleute“) zuständig (in Stein am Rhein bestand außerdem die Schiffergesellschaft der „Gemeinder“), während die Schaffhauser Schiffer vom Rheinfall bis Zurzach („Unterwasser Schiffeleute“) ihre Dienste anboten.³ In der Literatur findet sich für die am Rheinfall von Schaffhausen ansässigen Fischer und Schiffsleute in Anlehnung an den älteren Begriff „Laufen“ für Wasserfall die Bezeichnung „Laufenknechte“.⁴ Daran schlossen sich von Zurzach über den sogenannten „Kadelburger Laufen“ bis hin zur Aaremündung bei Waldshut die Koblenzer „Stüdler“ („Steudler“) an, auf welche dann im Bereich der Laufenburger Stromschnellen die der Fischerzunft angehörenden Schiffsleute („Laufenknechte“) von Laufenburg, Rhina, Murg und von Obersäckingen folgten. Von der Säckinger Rheinbrücke abwärts bis zur Hüniger Kapelle nur unweit unterhalb von Basel organisierten sich während der

¹ Straub, S. 19. Wegen der besonderen Gefahrenlage am Rheinfall von Schaffhausen war dort die Variante des „Seilens“ kaum möglich. (Ebd., S. 62) Trotzdem soll man im Jahre 1814 Kaiser Franz I. das Abseilen eines Schiffes über die Felsen vorgeführt haben. (Schneider, S. 31)

² Weiner, Der Rheinfall von Schaffhausen, S. 47. Moser, S. 41.

³ Schneider, S. 30/31. Haerry, S. 520.

⁴ Straub, S. 62.

Regierungszeit Kaiser Maximilians I. die „Rheingenossen“. Mit entsprechenden Privilegien ausgestattet, übten all diese Genossenschaften an den jeweiligen Gefällen oder Stromschnellen eine lokale oder regionale Monopolstellung aus.¹

Wenden wir uns beispielhaft der Laufenburger Zunft der „Laufenknechte“ zu. Über die genauen Anfänge der Laufenburger Schifffahrt und Flößerei lässt sich aus heutiger Sicht mangels entsprechender Urkunden nichts Genaues sagen. Sicherlich hatte man die Errichtung der Burg² und der Siedlung auf dem linksrheinischen Felsen (heutiges „Großlaufenburg“ oder Laufenburg (Schweiz))³ nicht allein der militärisch-strategischen Lage zu verdanken. Der Fischreichtum des Rheins, insbesondere die große Zahl der alljährlich den Strom auf- und abwärts wandernden Lachse bzw. Salme einerseits und die Möglichkeit, aus dem Verlangen der Handelstreibenden, das natürliche Hindernis mit ihren Schiffen unbeschadet passieren zu können, Kapital zu schlagen, andererseits, dürften weitere wichtige Gründe gewesen sein. Die weltliche Herrschaft über Laufenburg wurde zunächst durch die Kastvögte der Fürstabtissinnen von Säckingen ausgeübt. Im Verlauf des 13. Jahrhunderts erlangten die Grafen von Habsburg dieses Amt. Stadt und Herrschaft Laufenburg wurden später sogar zu einem Teil der Vorderösterreichischen Lande. Im Jahre 1401 entstand eine erste Ordnung für die „Schiffer“ und „Karrer“ von Laufenburg.⁴ Damit hatte sich die Genossenschaft der „Laufenknechte“ de facto konstituiert. Die Tatsache, dass sich im Laufe der Zeit entlang des gesamten Hochrheins mehrere derartige Zünfte gebildet hatten,

¹ Metz, Rudolf, S. 594/595. Straub, S. 20/21.

² Im 13. Jahrhundert existierte auf beiden Seiten des Rheins bei den Stromschnellen noch vor der Gründung der Stadt je eine Burg. Beide Ufer waren zudem durch eine Brücke verbunden. So dienten die beiden Verteidigungsanlagen dem Schutz dieses Rheinübergangs. Ein erster Versuch unter Graf Rudolf II. von Habsburg, Laufenburg zur Stadt zu erheben, war am Widerstand der Fürstabtissin von Säckingen gescheitert. In einem Schiedsspruch waren 1207 die grundherrlichen Rechte des Klosters Säckingen über Laufenburg geschützt und bestätigt worden. In diesem Dokument werden unter anderem auch die beiden Burgen genannt. Einer weiteren Urkunde aus dem Jahre 1248 ist zu entnehmen, dass Graf Rudolf III., der Sohn des 1207 gescheiterten Rudolf II., eine Hofstatt mit Baumgarten unweit der linksrheinisch gelegenen Burg an die Johanniterkommende Bubikon geschenkt und diese von jeder Zollabgabe befreit hatte. Damit trat Rudolf III. quasi als Stadtherr von Laufenburg auf. Unter Rudolfs Sohn Gottfried hatte die Kommende am 17. November 1270 sogar das Recht erhalten, eine Verbindungsmauer von ihrer Hofstatt bis zur Burg zu errichten. Damit war die Ummauerung der Laufenburger Vorstadt erstmals in Angriff genommen worden. (Vgl.: Schib, Die Urkunden ..., S. VII – X)

³ Ähnlich wie in Basel wurde schon seit dem Mittelalter wegen der auf beiden Rheinseiten vorhandenen Siedlungen zwischen „Großlaufenburg“ und „Kleinlaufenburg“ unterschieden. In älteren Dokumenten wurden allerdings auch die Begriffe „mere statt“ und „minre statt“ verwendet. Noch heute bedienen sich die alteingesessenen Bewohner beider Städte diese Bezeichnung und nennen Laufenburg (Schweiz) die „mehrere Stadt“, Laufenburg (Baden) hingegen die „mindere“ Stadt. (Vgl.: Ebd., S. 34/35)

⁴ Haerry, S. 521. Im Jahre 1435 erhielten die Karrer eine eigene Ordnung. (Metz, Rudolf, S. 594)

machte es allerdings erforderlich, die jeweiligen Zuständigkeitsbereiche der einzelnen Genossenschaften genau gegeneinander abzugrenzen. In einem Vertrag zwischen den Laufenburger „Laufenknechten“ und den Basler Schiffsleuten vom 12. Juli 1438 wurde so beispielsweise den Laufenburgern das Recht zugestanden, Güter und Personen beider Zurzacher Messen ungehindert bis nach Basel transportieren zu dürfen. Falls man jedoch über Basel hinaus fuhr, mussten gegen *gewöhnlichen Lohn* Basler Steuerleute (Lotsen) an Bord aufgenommen werden. Dasselbe galt auch für den Abtransport von Messewaren aus Zurzach, die an der Aare bei Klingnau liegen geblieben waren. Im Gegenzug sollten die „Laufenknechte“ den Basler Schiffern bei der Überwindung der Laufenburger Stromschnelle helfen.¹

Bereits 1441 wurde eine neue Zunftordnung für die Laufenburger Schiffsleute erlassen. Dieser zufolge durften lediglich *geschworne Laufenknechte* das „Seilen“ oder „Reiten“ durchführen. Neben einigen Angaben über die Höhe der zu verlangenden Entgelte wurde außerdem das Stapelrecht der „Laufenknechte“ festgelegt, wonach die von oberhalb des Laufens kommenden Schiffe samt Ladung zunächst in Laufenburg den Zunftgenossen zum Kauf angeboten werden sollten. Vereinbart wurde zudem eine anteilmäßige Umsatzbeteiligung kranker oder abwesender Genossen.² Mit der zuletzt genannten Regel beinhaltete die Ordnung sogar eine gewisse soziale Komponente zur Absicherung ihrer Zunftmitglieder, so wie es auch in den Ordnungen und Reglements anderer Zünfte durchaus üblich war. Die Verordnung der „Laufenknechte“ von 1575 machte die außerordentliche regionale Bedeutung der beiden Zurzacher Messen deutlich, da die mit ihr im Zusammenhang stehenden Schiffstransporte in Laufenburg bevorzugt behandelt werden sollten. Im Zeitraum von 14 Tagen vor und 14 Tagen nach den beiden Messen sollten ausschließlich die Schiffe der nach und von Zurzach fahrenden Händler die Laufenburger Stromschnellen passieren dürfen.³

¹ Nach einer Transkription aus: Mone, Die Rheinschiffahrt ... (Heft 4), S. 394/395. Vgl. außerdem: Schib, Die Urkunden ..., S. 49/50. Mone erwähnte in diesem Zusammenhang, dass mit dieser Textquelle schon ein Hinweis auf das am Laufen bei Laufenburg übliche „Seilen“ und damit auf das Alter dieser Tätigkeit überhaupt gegeben wird. (Mone, Die Rheinschiffahrt ... (Heft 4), S. 395) Wie weiter oben schon bemerkt, dürften diese Gebräuche jedoch wesentlich älter sein.

² Vgl.: Mone, Die Rheinschiffahrt ... (Heft 4), S. 395/396.

³ Krucker, Wirtschaftsgeographie ..., S. 199.

Nach dem, was bisher über die eher widrigen Fahrwasserverhältnisse am Hochrhein gesagt wurde, könnte man den Einwand vorbringen, man hätte schon in früheren Zeiten die natürlichen Hindernisse am Hochrhein durch Sprengung beseitigen und dadurch eine durchgängige Schifffahrt über Basel hinaus bis in den Bodensee ermöglichen können. Dieser Einwand klingt durchaus plausibel und tatsächlich wurden in den vergangenen Jahrhunderten, sogar bis ins späte 19. Jahrhundert hinein, Versuche unternommen, entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. Doch gerade an diesen Vorhaben bzw. an der erfolgreichen Abwehr derselben zeigt sich einmal mehr der äußerst starke Einfluss der Schiffer- und Fischergesellschaften am Hochrhein. Einer im Jahre 1662 in Konstanz veröffentlichten Chronik des Weingartener Paters Gabriel Bucelinus zufolge, unterbreitete beispielsweise eine Gesellschaft niederländischer Kaufleute im Jahre 1609 der Stadt Konstanz sowie der vorderösterreichischen Regierung das Angebot, den Rhein von Basel bis zum Bodensee schiffbar zu machen, so dass sich Konstanz sogar zu einem *zweiten Antwerpen* entwickeln können.¹ Diese Begründung sollte offensichtlich sowohl den Konstanzer Stadtoberen als auch Erzherzog Leopold von Österreich die Entscheidung zu Gunsten des Projekts erleichtern. Tatsächlich waren die Händler aber eher darauf aus, von Konstanz aus über den Bodensee nach Vorarlberg und Tirol zu gelangen, um das wirtschaftlich äußerst potente Norditalien auch von dieser Seite aus erreichen und neue Geschäftsverbindungen nach Mailand und Venedig aufnehmen zu können. Denn immerhin stellten die permanenten kriegerischen Auseinandersetzungen zwischen Frankreich und Habsburg eine ernsthafte Gefahr für die bisherigen Handelsverbindungen nach Süden dar. Auf jeden Fall hatten die besagten Kaufleute ein derart starkes Interesse an der ungehinderten Schifffahrt bis nach Konstanz, dass sie der vorderösterreichischen Regierung vorschlugen, die natürlichen Hindernisse bei Schaffhausen, Laufenburg und Beuggen auf ihre eigenen Kosten zu beseitigen. Eine Sprengung der Felsen bei Schaffhausen und Laufenburg konnte jedoch niemals im Interesse der dort ansässigen Bevölkerung sein, da für sie die vorhandenen Verhältnisse geradezu lebensnotwendig waren. Als unmittelbare Folge einer Sprengung musste zum einen mit einem starken Rückgang der Fischereierträge gerechnet werden. Andererseits hätten die Laufenknechte schlagartig ihre vornehme Sonderstellung verloren, da es keiner

¹ Steinemann, S. 7/8. An anderer Stelle in der Literatur wird ein wirtschaftlich stark weiterentwickeltes Konstanz mit einem „zweiten Amsterdam“ verglichen. (Vgl. auch: Schlatter, S. 5)

besonderen Kenntnisse oder Dienste für den Schiffstransport mehr bedurft hätte. Wichtige Stadteinkünfte aus dem Güterumschlag wären ausgeblieben. Die drohenden Verluste der Schiffsleute und Fischer, die mit ihrer Arbeit für den Aufstieg und für einen gewissen Wohlstand ihrer Städte gesorgt hatten, vor Augen, führten wohl auch bei der Regierung zu der Erkenntnis, dass es ökonomisch rationaler wäre, die gewohnten Fahrwasserverhältnisse hinzunehmen, statt wegen eines kühnen Unternehmens unvorhersehbare wirtschaftliche Folgen für zahlreiche Städte und Gemeinden am Hochrhein zu riskieren.¹ In der Literatur fand sich allerdings auch die Auffassung, die Regierung sei dem Plan gegenüber nicht unbedingt abgeneigt gewesen, das Vorhaben hatte jedoch unterbleiben müssen, da der Widerstand der Stadt Schaffhausen zu groß gewesen sei und die allgemeinen politischen Wirren zu jener Zeit eine Ausführung des Projekts nicht zuließen.²

Ergänzend sei an dieser Stelle erwähnt, dass in der Vergangenheit ein durchgängiger Schifffahrtsbetrieb auf dem Rhein nicht allein durch die genannten Stromschnellen und Gefälle behindert wurde, sondern auch – zumindest oberhalb des Rheinfalls – durch etliche Mühlen (in der Blütezeit etwa 100 Anlagen). Entweder waren diese Mühlen, wie z.B. in Konstanz, Bestandteil von Brücken, wobei die Wasserräder zwischen den Brückenpfeilern angebracht waren. Oder sie befanden sich als Pfahlbauten in unmittelbarer Ufernähe. Als dritte Variante existierten frei schwimmende, an beiden Ufern befestigte Anlagen. Alle drei Mühlenarten waren mit unterschlächtigen Wasserrädern ausgestattet. Günstige Strömungsverhältnisse fand man beispielsweise in den unmittelbar oberhalb des Rheinfalls von Schaffhausen befindlichen Stromschnellen („Lächen“) vor. Insbesondere die erwähnten frei schwimmenden Mühlen bereiteten für die Schifffahrt und die Flößerei die größten Probleme.³

¹ Brogle, S. 33/34. Brogle bezog sich in seinen Ausführungen sehr stark auf die Publikation von J. Vetter mit dem Titel „Schifffahrt, Flötzerei und Fischerei auf dem Oberrhein“ aus dem Jahre 1864.

² Braun, 20 Jahre Rheinschifffahrtsverband Konstanz ..., S. 1.

³ Vischer, S. 93/94.

Auch in den folgenden Jahrhunderten wurde immer wieder der Versuch unternommen, den Rhein zwischen Rheinfelden und Schaffhausen in einen für die Schifffahrt nützlichen Zustand zu versetzen. 1782 war ein erneuter Vorschlag zur Sprengung des Rheinfalls bei Schaffhausen am Widerstand der Stadt gescheitert.¹ Im August 1817 unterbreitete der Königlich-Bayerische Bergrat Illig aus Kupferberg bei Culmbach (Franken) der Schaffhauser Kantonsregierung das Angebot, den Rheinfall von Schaffhausen „...durch einen unterirdischen Kanal binnen zwey Jahren mit einem Kostenaufwand von ungefähr 3 bis 4000 Gulden rheinisch gänzlich zu vernichten und denselben für Rhein-Schiffe aufwärts und abwärts fahrbar zu machen.“² In den Jahren 1823 und 1827 beabsichtigten Holzhändler aus Schiltach und Säckingen, die im Rhein befindlichen Hindernisse durch Sprengung zu beseitigen. Auch dieses Vorhaben konnte wiederum durch das Eingreifen der Schiffer und Flößer von Laufenburg sowie der „Rheingenossenschaft“ verhindert werden. Für die Holzhändler, die ihr Holz auf dem Rhein abwärts treiben ließen, hätte dies in Zukunft sicherlich eine Zeitersparnis und durch den Wegfall der Monopolstellung der Städte am Rhein auch eine Kostenersparnis bedeutet. Doch selbst die Großherzoglich Badische Regierung stand solchen Plänen skeptisch gegenüber und erklärte im Jahre 1869, dass die bei der Sprengung entstehenden Kosten in keinem Verhältnis zu dem zu erwartenden Nutzen stünden und dass neben der Zerstörung der Naturschönheit Laufenburgs auch die Privilegien der „Laufenknechte“ beeinträchtigt würden.³ Eine durchgängige, ungehinderte Hochrheinschifffahrt war demnach offensichtlich nicht unbedingt als eine volkswirtschaftliche Bereicherung, sondern eher als Risiko aufgefasst worden. Die Vorteile wären durch den Verlust der Einkünfte für Laufenburg wahrscheinlich überdeckt worden. Vermutlich wurde diese Sichtweise durch die Tatsache bestärkt, dass im Zeitraum von 1841 bis 1851 lediglich 19 Schiffe mit insgesamt 2.804 Zentnern Ladung am Laufenburger „Laufen“ durch die dortigen Schiffsleute abgefertigt wurden.⁴ Die Infragestellung der gesamtwirtschaftlichen Rentabilität der Hochrheinwasserstraße war in der allgemeinen Debatte um das Projekt stets eines der am heftigsten diskutierten Themen. In den nachfolgenden Kapiteln der vorliegenden Arbeit wird auf diesen

¹ Weiner, Rheinfahrt ..., S. 38.

² Zit. nach: Zürcher Zeitung, 15. August 1817 (Auszugsweise abgedruckt in: Der Rheinfall, S. 3)

³ Vgl.: Bohrmann, S. 32/33.

⁴ Vgl.: Metz, Rudolf, S. 597. Im Vergleich hierzu passierten in der Zeit vom 01. Januar 1748 bis zum 30. Juni 1749 pro Monat 20 bis 25 Gefährte („Gefahrte“) oder große „Lädinen“ den oberhalb von Waldshut befindlichen Kadelburger Laufen. (Vgl.: Richter, Walter, S. 384)

Problemkreis noch mehrfach eingegangen. Die Schweizerische Regierung vertrat Mitte des 19. Jahrhunderts im Gegensatz zu der Badischen die Auffassung, dass mittels einer Hochrheinschiffahrt die Industriearmut in der Schweiz behoben werden könnte. 1850 wurde deshalb vom Bundesrat die Schiffbarmachung des Hochrheins angeregt.¹

Die Laufenburger „Laufenknechte“ fühlten sich durch die Pläne zur Sprengung der Rheinfelsen und die Beseitigung der Laufenburger Stromschnellen in ihrer Existenz bedroht. In der Entstehung der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee sahen die Schiffer von Schaffhausen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ebenso großes Unheil auf sich zukommen. Deren Anfänge waren bescheiden und kurios zugleich. Vergeblich wartete man 1817 auf den bei einem englischen Unternehmen bestellten Motor für das erste am Bodensee gebaute Schiff – die „Stephanie“. Da aus diesem Grund das Gefährt den Hafen nicht verlassen konnte und letztlich sogar stillgelegt werden musste, spottete der Volksmund in Anlehnung an den Namen des Schiffes „Steh', fahr'nie“. Am 17. Oktober 1824 lief in Friedrichshafen das erste Dampfboot, die „Wilhelm“, vom Stapel und am 05. Dezember desselben Jahres fuhr das bayerische Schiff „Max Josef“ bereits Konstanz und Stein am Rhein an. Ab 1825 wurden sogar Linienfahrten nach Lindau, Rorschach und Schaffhausen aufgenommen. Die Motorleistungen dieser ersten Dampfschiffe waren allerdings so schwach, dass bei starker Strömung infolge von Hochwasser bei der Bergfahrt noch Pferde vorgespannt werden mussten.² Mit großem Unbehagen betrachteten die Fischer und Schiffsleute von Schaffhausen diese dampfenden Vorboten eines neuen Zeitalters. Aus Furcht vor der drohenden Schädigung ihrer Einkünfte banden einige Fischer 1832 das bei Schaffhausen vor Anker liegende Dampfschiff „Helvetia“ los, in der Hoffnung, es möge in den Fluten des Rheinfalles zerstört werden. Die Besatzung konnte das Schiff allerdings gerade noch im letzten Moment retten.³

Bereits in den Jahren 1824 bis 1826 war Ludwigshafen am Bodensee auf Staatskosten als erster badischer Hafen für die Dampfschiffahrt ausgebaut worden. Die vorteilhafte Stellung der Stadt ging allerdings mit der Fortführung der Eisenbahn bis an den Überlinger See verloren. Der Ost-West-Trajektverkehr

¹ Steinemann, S. 8.

² Vgl.: Wiederrecht, Handel, Verkehr ..., S. 73/74.

³ Etter, S. 36.

wurde fortan über Konstanz abgewickelt. Die um den Bodensee herum führende Gürtelbahn machte ein Umladen auf und von Schiffen überflüssig, und mit der Gotthardlinie der Schweizerischen Bahn wurde der überregionale Güterverkehr quasi an der Seeregion vorbeigeleitet. Zwar waren im 19. Jahrhundert am Bodensee einige Dampfschiffahrtsgesellschaften mit dem Ziel des Waren- und Gütertransports gegründet worden, die Eisenbahn wurde ihnen jedoch zu einer viel zu starken Konkurrenz.¹

Im weiteren Verlauf des 19. Jahrhunderts wurden eine Reihe internationaler Verträge über die Schifffahrt auf Hochrhein und Bodensee abgeschlossen, um auch die Rheinstrecke oberhalb von Basel schifffahrtsrechtlichen Regelungen zu unterstellen. Die Beschlüsse des Wiener Kongresses, die „Rheinschiffahrtsakte“ von 1831, sowie die „Revidierte Rheinschiffahrtsakte“ von 1868 hatten sich nämlich ausschliesslich auf den Rhein unterhalb von Basel, den sogenannten „Konventionellen Rhein“, bezogen, so dass für den Abschnitt von Basel bis zum Bodensee gewissermaßen eine rechtliche Lücke bestand.² Bereits am 22. September 1867 schlossen die Bodenseeufestaaten einen „Vertrag betreffend eine internationale Schifffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee“ ab, der durch den wenige Tage später geschlossenen „Vertrag zwischen der Schweiz und dem Großherzogtum Baden betreffend die Schifffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen vom 28. September 1867“ ergänzt wurde.³ In Verbindung mit der „Übereinkunft zwischen der Schweiz und dem Großherzogtum Baden betreffend den Wasserverkehr auf dem Rhein von Neuhausen bis unterhalb Basel vom 10. Mai 1879“ wurde die Freiheit der Schifffahrt, die Abgabenfreiheit sowie die Verpflichtung zur Erhaltung der Schiffbarkeit des Rheins von Basel bis zum Bodensee festgelegt. Die nun jedermann gestattete Schiff- und Floßfahrt bedeutete in der Konsequenz auch die Aufhebung der Privilegien der genossenschaftlich organisierten Schiffsleute und Flößer.⁴

¹ Vgl.: Zang, S. 260/261.

² Kühn, S. 10.

³ Diese beiden Verträge wurden am 04. Oktober 1909 revidiert. Die revidierte Fassung erfuhr in den darauffolgenden Jahrzehnten aber ebenfalls mehrere Veränderungen. Mit zwei Verträgen von 1972 und 1973 wurden die Regelungen von 1867 dann endgültig abgelöst. (Krois, S. 58)

⁴ Müller, S. 10.

Heute beschränkt sich die Schifffahrt auf dem Bodensee sowie auf dem Rhein oberhalb von Schaffhausen, abgesehen von privaten Bootsbesitzern und Wassersportvereinen, im Wesentlichen auf Ausflugsfahrten. Während sich in Rheinfelden (Baden) heute der Endhafen der Güterschifffahrt auf dem Rhein befindet, endet die von Basel her kommende Personenschifffahrt in der gegenüber liegenden Stadt Rheinfelden (Schweiz). Auf einzelnen Teilabschnitten verkehren aber auch weiter oberhalb teilweise Personenschiffe für Rundfahrten.

3.2 Flößerei

Wie bei der Schifffahrt auf dem Hochrhein, liegen die genauen Anfänge der Flößerei ebenfalls weitgehend im Dunkeln. Bereits zur Zeit der Römer sollen auf dem Rhein oberhalb von Basel zu Transportzwecken Flöße eingesetzt worden sein.¹ Die Flößer waren in aller Regel, wie die Fischer auch, in Zünften oder Genossenschaften organisiert. So liegt uns mit der schon angesprochenen Zunftordnung für die Laufenburger „Laufenknechte“ eine erste, die Rechte der Flößer nennende Textquelle vor. Diesem Dokument zufolge galten für sie die gleichen Rechte wie für die Schiffsleute auch.² Insgesamt scheinen über die Flößerei oberhalb von Basel jedoch kaum ältere schriftliche Quellen zu existieren, wenngleich es sich hierbei sicherlich um eines der ältesten Gewerbe in dieser Region handelt. F. J. Mone, dessen Publikationen über die Schifffahrt und Flößerei in Südwestdeutschland von vielen Autoren als grundlegende Arbeiten herangezogen wurden, führt als Begründung für die Nichtverfügbarkeit entsprechender Schriftdokumente die folgende Vermutung an:

„Wenn die Flözerei weniger als die Schifffahrt in den Urkunden erwähnt wird, so rührt es daher, weil sie weniger Störungen ausgesetzt war als diese, denn ein Floß Stammholz ist eine unbequeme Beute, die man weder schnell fortschaffen noch versilbern konnte, eine Schiffsladung aber mit kurzen und theuren Waaren fand überall Liebhaber und Käufer und reizte die Raublust, daher weit mehr Schiffe beraubt wurden als Flöße.“³

¹ Weiner, Schifffahrt ..., S. 1.

² Schaefer, S. 18.

³ Zit. nach: Mone, Die Flözerei am Oberrhein, S. 258.

Frühe Hinweise auf einen Flößereibetrieb am Hochrhein ergaben sich aus seiner Sicht also lediglich im Kontext von Prozessdokumenten oder aus Verordnungen über die Rheinschifffahrt sowie über Zollltarife. Die älteste derartige Verordnung, welche über die Existenz der Flößerei Auskunft gibt, stammt aus dem Jahre 1342.¹

Holz war stets eine der wichtigsten Lebensgrundlagen der Menschen. Neben der primären Nutzung als Brenn- und Baustoff diente es in den Berg- und Hüttenwerken, in den Eisenschmieden und Salinen, in der Glasherstellung sowie für diverse holzverarbeitende Handwerksberufe als Roh- und Werkstoff. Eine lokale oder regionale Verknappung des Holzangebotes konnte stets die Folge von Kriegen oder von Brandkatastrophen sein. Lange Zeit kamen die Holzlieferungen aus dem Südschwarzwald meist nicht über den Mittelrhein (Bingen) hinaus. Der Waldreichtum des rechtsrheinischen Hochrheingebiets sowie des Fricktals (linksrheinisch) reichte für die Deckung des eigenen Bedarfs sowie für die Versorgung von Basel aus. Erst in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts nahm der Holzabsatz zu. Basel galt stets als starker Nachfrager nach Brennholz. Frankreich bezog im Laufe der Regierungszeit Ludwigs XIV Holz für den Bau der von Vauban entworfenen Festungen, so z.B. in Hüningen bei Basel. In besonderem Maße verlangten jedoch die Niederlande nach großen Mengen von Langholz. Mit der erlangten Unabhängigkeit von der spanischen Herrschaft begann Hollands Zukunft als See- und Handelsmacht. Grundlage hierfür war eine große Kriegs- und Handelsflotte, die allerdings erst noch aufgebaut werden musste. Der von 1700 bis 1721 geführte „Nordische Krieg“ trennte Holland jedoch weitgehend von seinen bisherigen Hauptlieferanten von Schiffsbauholz (starke Eichen, Tannen, Kiefern) im Ostseeraum und machte eine entsprechende Umorientierung zu denjenigen Gebieten erforderlich, die Holz von adäquater Qualität (Schwarzwald) liefern konnten.² Mit der Fertigstellung des Rhein-Rhône-Kanals 1834 wurde zudem der Transport von Holz bis nach Südfrankreich ermöglicht. Folglich stieg die Nachfrage aus Frankreich im Verlauf des 19. Jahrhunderts massiv an. Die Waldbestände des Nordschwarzwaldes reichten bei weitem nicht mehr zur Deckung des hohen Bedarfs aus. Ins Blickfeld der Holzhändler rückten deshalb immer mehr die tiefer im Schwarzwald sowie an den innerschweizerischen Flüssen Aare, Reuss und Limmat gelegenen Wäldungen.³

¹ Ebd. S. 257/258.

² Metz, Rudolf, S. 598. Scheiferle, S. 5.

³ Brogle, S. 14–19.

Der Rhein entwickelte sich wegen der in schlechtem Zustand befindlichen Landverkehrswege sowie wegen des vergleichsweise bequemen und kostengünstigen Transports zunehmend zu einer Hauptverkehrsader für den Holzhandel. Für den Ferntransport wurden entweder ganze Stämme, also lange Rundhölzer oder sog. „Borde“, d.h. gesägte Balken und Bretter (Bohlen) oder sogar Latten miteinander zu Flößen zusammengebunden. Ein Floß bestand in seiner Gesamtheit wiederum aus mehreren Teilen (Floßtafeln), die zusammenhängend hintereinander schwammen. Diese einzelnen Floßteile wurden in der Fachsprache als „Gestöre“ bezeichnet. Mancherorts am Oberrhein – vermutlich aber nicht oberhalb von Basel – sollen die rheinabwärts fahrenden Flöße z. T. eine Gesamtlänge von etwa 300 m, eine Breite von 50 m und einen Tiefgang von 2 m erreicht haben. Dies entsprach einer Menge von schätzungsweise 28.000 Festmetern Rundholz im Wert von 700.000 bis 1 Mio. Gulden. Zum Manövrieren derartiger Verbände sollen teilweise bis zu 500 Mann als Flößer benötigt worden sein.¹ Der Holzhandel dürfte in seiner Blütezeit auch für die am Hochrhein liegenden Städte und Gemeinden sicherlich ein sehr einträgliches Geschäft gewesen sein, wenngleich seine Organisation nicht in ihren Händen, sondern bei fremden Kaufleuten, hauptsächlich aus der Schweiz, Frankreich und der Markgrafschaft Baden, lag.²

Zwar konnten auf die oben geschilderte Weise sehr große Mengen an Holz über weite Strecken hinweg transportiert werden, sie hatte allerdings den Nachteil, dass diese großen Flöße nicht als Ganzes die Stromschnellen am Hochrhein passieren konnten. Oberhalb jeden Gefälles mussten die Verbände aufgelöst und die Stämme, Balken, etc. jeweils einzeln hindurch gelassen werden. Unterhalb der Hindernisse wurden die Hölzer eingesammelt und mühsam wieder zu einem Floß zusammengebunden. An mehreren Stromschnellen des Hochrheins waren diese zusätzlichen Arbeitsschritte unumgänglich. Denn einerseits wurden dadurch die Gefahren für die beteiligten Flößer und Laufenknechte erheblich reduziert, andererseits hätte beim Durchlassen eines intakten Floßes das Holz möglicherweise Schaden genommen und wäre damit unverkäuflich geworden. Doch selbst nach Auflösung der Flöße und dem einzelnen Durchlassen des Holzes konnten Beschädigungen nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Die drohenden

¹ Vgl.: Scheiferle, S. 3.

² Brogle, S. 14.

Qualitätsminderungen mit der Folge entsprechender Umsatzeinbußen einerseits und zusätzliche zeit- und kostenintensive Arbeiten an den Stromschnellen andererseits sollen unter anderem für den von den niederländischen Kaufleuten 1609 unterbreiteten Vorschlag zur Beseitigung der Stromschnellen mit ausschlaggebend gewesen sein.¹

Bekanntermaßen setzten sich die Fischer und Schiffsleute der betroffenen Orte stets gegen solche Bestrebungen zur Wehr. Im Verlauf des 19. Jahrhunderts allerdings, vor dem Hintergrund des immer stärker an Bedeutung gewinnenden Holzhandels am Hochrhein, war die ganze oder zumindest teilweise Sprengung des einen oder anderen Felsens mittlerweile auch im Interesse der Flößer selbst. Ursache dieses Gesinnungswandels waren die schon erwähnten Schäden, die das Holz beim Passieren der felsigen Stromschnellen davontrug. Dieser Umstand stellte solange kein Problem dar, wie die Holzhändler auf die Flößerei als einzig sinnvolles und günstiges Transportmittel angewiesen waren. Mit der Fertigstellung der Hochrheinlinie der Bahn 1856 trat aber erstmals ein ernstzunehmender Konkurrent neben die Flößerei. Für den Transport von Holz wurde die Bahn zunehmend in Anspruch genommen, da qualitätsmindernde Schäden hier kaum auftraten. Um auch weiterhin an dem durchaus einträglichen Holzhandel verdienen zu können, stellte beispielsweise die Gemeinde Laufenburg am 15. Januar 1866 bei der badischen Regierung den Antrag auf Sprengung des äusseren Felsenkopfes an der Goldfluh sowie der Klippe am Gerbekopf. Mit der Begründung, dass auf diese Weise eine Naturschönheit zerstört würde und für Fischer und Flößer gleichermaßen unabsehbare wirtschaftliche Schäden entstünden, wurde der Antrag jedoch abgelehnt.² Inwiefern eine Sprengung der Felsen den Fortbestand der Flößerei gesichert hätte, bleibt reine Spekulation. Ein Blick in die seit 1823 durchgeführten Aufzeichnungen der den Zuständigkeitsbereich der „Rheingenossen“ (Säckingen bis Grenzach) passierenden Flöße lässt jedoch die Vermutung zu, dass sich der Holztransport wohl trotzdem immer stärker auf die Schiene verlagert hätte. Hatte die Zahl der Flöße zunächst zugenommen und im Jahre 1856 mit 4.251 einen absoluten Höhepunkt erreicht, verzeichnete in den Folgejahren nicht einmal mehr die Hälfte dieses Maximums. Die Flößerei ging zahlenmäßig tendenziell immer weiter

¹ Ebd., S. 33.

² Ebd., S. 33/34.

zurück. 1890 sollen noch 500 Flöße rheinabwärts geführt worden sein. Im Zeitraum von 1901 bis 1907 passierten im Durchschnitt nur noch 32 Flöße pro Jahr die in dem Stauwehr des Kraftübertragungswerkes Rheinfelden speziell zu diesem Zweck eingebaute Floßgasse.¹

Die Ursachen für diese Entwicklung lagen zum einen in der immer stärker werdenden Abwendung vom Wassertransport hin zu den seit dem frühen 19. Jahrhundert zunehmend besser ausgebauten Landverkehrswegen. Traditionelle Verkehrsverbindungen verloren somit ihre bisherige Bedeutung. Die für den Transport größerer Mengen Holz geeignete Eisenbahn spielte hierbei mit ihren Vorteilen gegenüber der Flößerei eine maßgebliche Rolle. So fiel das aufwendige und umständliche Zusammenstellen der Flöße (Materialverluste durch Vorarbeiten) sowie das Lösen der Holzverbände und Wiederausammenfügen an bestimmten Stromschnellen gänzlich weg. Schäden, die im Uferbereich und an Brücken durch das vorübertreibende Holz verursacht wurden, gehörten nunmehr der Vergangenheit an. Mit der Eisenbahn transportiertes Holz behielt außerdem seinen Wert, wohingegen das geflößte Holz durch das Wasser ausgelaugt und daher in seiner Qualität gemindert war. Zudem ging die vergleichsweise wesentlich schnellere und von der Witterung weitgehend unabhängige Bahn daran, der Flößerei den Preiskampf anzusagen, indem sie ihre Tarife für Holztransporte denjenigen für die Wasserbeförderung anglich. Der Übergang vom Holz auf Steinkohle als Brennstoff hatte zudem den Rückgang des Brennholz-Floßhandels zur Folge.²

Die Zahl der Flöße nahm in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts also permanent ab. Rentabel war die Flößerei wohl nur noch für die Händler kleinerer Holzmengen, da für diese der Bahntransport zu teuer gewesen wäre. 1880 wurde zwar noch eine neue Floßordnung erlassen und das in den Jahren 1895 bis 1898 errichtete erste Flusskraftwerk Europas in Rheinfelden berücksichtigte die Flößerei durch den Einbau einer speziellen Gasse ebenfalls noch. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts hatte sich allerdings die Auffassung durchgesetzt, dass die Flößerei keine Zukunft mehr hätte und sie dem fortschreitenden Bau von Kraft- und Industrieanlagen nicht zum Hindernis werden dürfte. Bereits das Ende der

¹ Vgl.: Ebd., S. 80/81.

² Ebd., S. 83/84.

zwanziger Jahre an der Gemarkungsgrenze zwischen Karsau und Schwörstadt gebaute Kraftwerk Ryburg-Schwörstadt sowie alle nachträglich rheinaufwärts errichteten Anlagen wurden deshalb nicht mehr mit solchen Zusatzbauten versehen, was für die Flößerei und für die Schifffahrt auf dem Hochrhein gleichermassen das generelle Aus bedeutete.¹

3.3 Fischerei

Seit Jahrhunderten wurden Fischerei, Flößerei und Schifffahrt auf dem Hochrhein nebeneinander betrieben und die Meister dieser Gewerbe gehörten oftmals als Genossen derselben Zunft an. Dennoch wurde zwischen den einzelnen Sparten, insbesondere zwischen der Fischerei und der Schifffahrt, scharf getrennt. Die Achtung und Einhaltung der sich selbst gegebenen Zunftordnungen wurde peinlich genau überwacht. Zudem musste für die Ausübung des jeweiligen Berufs das entsprechende Spezialwissen beherrscht werden. Eine Gleichsetzung von Fischern und Schiffsleuten schloss sich damit von vornherein aus, da die Schiffsleute über die Fahrwasserverhältnisse in den Stromschnellen sowie im Bereich ihrer Genossenschaft Bescheid wissen und fremde Schiffe mit verschiedensten Längen, Breiten und Tiefgängen sicher begleiten können mussten. Die Fischer hingegen waren auf ihre besonderen Methoden des Fischfangs spezialisiert. Zwar mussten auch sie in gewisser Hinsicht über die Strömungsverhältnisse des Rheins genaue Kenntnisse besitzen, da sie schließlich ihre Fischwaiden zum Legen von Netzen oder Reusen anfahren mussten. Dennoch galten die Fischer gegenüber den Schiffsleuten als nicht besonders sichere Bootsfahrer, weshalb man auf die strikte Trennung zwischen Schiffsleuten und Fischern großen Wert legte.²

Ursprünglich, d.h. nach der alemannischen Landnahme, lag am Hochrhein im Wesentlichen die freie Fischerei vor. In fränkischer Zeit änderte sich dies. Sie wurde als königliches Recht lehensweise an die grundherrlichen Dienst- und Gefolgsleute des Königs übertragen oder durch Stiftung und Schenkung in den Besitz der bereits bestehenden Klöster gebracht. Für das Kloster Rheinau lassen

¹ Ebd., S. 89. Starck, S. 351.

² Krucker, Wirtschaftsgeographie ..., S. 198.

sich die Fischereirechte schon im Jahre 876 n. Chr. urkundlich nachweisen.¹ Doch auch diese übten ihre erworbenen Rechte nicht selbst aus, sondern überließen sie gegen entsprechende Zinszahlungen den Untertanen als Lehen. Im Verlauf des 14. und 15. Jahrhunderts begann die allmähliche Organisation der Fischer in Zünften. 1354 schlossen sich beispielsweise die Basler Fischer und Schiffsleute zur Fischerzunft zusammen, die sich im 15. Jahrhundert zur gewerbsmäßigen Fischerzunft der „Hümpeler“ weiterentwickelte.²

Die im Zusammenhang mit der Schifffahrt schon angesprochene Zunft der „Rheingenossen“ war während der Regierungszeit Kaiser Maximilians I. um 1490 entstanden. Ihr gehörten die Fischer der Orte Säckingen, Wallbach, Schwörstadt, Karsau, Ryburg, Rheinfelden, Warmbach, Augst sowie Grenzach an, welche ihre Rechte von der Säckinger Rheinbrücke (heutige Holzbrücke) an im Bereich ihrer jeweiligen Gemeinden wahrnahmen. Die Rechte der Grenzacher Fischer reichten sogar bis zur unterhalb von Basel gelegenen Hüniger Kapelle. Unter Kaiser Ferdinand I. erhielten die Fischer 1559 ihre Rechte als Erblehen, d.h. dass die Fischerei innerhalb derselben Familien, die man fortan als „berechtigte“ Familien bezeichnete, von Generation zu Generation als erbliches Recht weitergegeben werden konnte. Da jenes Patent von 1559 während eines Brandes in Augst verloren gegangen war, wurden die Privilegien durch eine Urkunde Erzherzog Ferdinands von Österreich im Jahre 1587 erneuert. Dieser erste sogenannten „Maienbrief“ schrieb die Rechte und Pflichten der Fischer in den oben genannten Gemeinden fest und diente fortan als rechtliches Fundament der „Rheingenossenschaft“.³

Die Beziehung der „Rheingenossen“ zur herrschenden Dynastie Habsburg war von außerordentlicher Treue geprägt. Im Bewusstsein der ihnen verliehenen Privilegien hielten die „Rheingenossen“ in Kriegs- und Krisenzeiten stets zu ihrer Herrschaft. Beispielhaft sei die mutige Versorgung der durch die Schweden und Franzosen belagerten Waldstadt Rheinfelden (heutiges Rheinfelden (Schweiz)) auf dem Wasserwege zu erwähnen. Jenes Verhalten wurde in der Erneuerung der 1587 verliehenen Privilegien durch Maria Theresia im „Maienbrief“ von 1767 gewürdigt. Im Unterschied zum ersten „Maienbrief“ Erzherzog Ferdinands waren

¹ Schneider, S. 30.

² Richter, Erhard, S. 135.

³ Ebd., S. 135/136.

nunmehr auch die Orte Niedermumpf, Wehr und das zur Deutschordenskommende gehörende und mit Karsau seit jeher eine politische Gemeinde bildende Riedmatt mitaufgeführt worden. Nicht mehr erwähnt wurde hingegen Grenzach, welches zwar noch immer in der Zunft der „Rheingenossen“ verblieben war, jedoch seit 1741 der Markgrafschaft Baden angehörte.¹ Die Nennung des Ortes Wehr erscheint insofern interessant, als dieser vom Rhein aus etwa drei Kilometer weit im Landesinnern liegt. Die auf dem Weg nach Wehr befindlichen, näher am Rhein gelegenen Dörfer Brennet und Öflingen hingegen fanden keinerlei Erwähnung. Niedermumpf und Riedmatt liegen unmittelbar am Rhein. Hinsichtlich des Dorfes Riedmatt stellt sich allerdings die Frage, weshalb nicht dieser Nebenort der Deutschordenskommende Beuggen schon 1587 genannt worden war, sondern das auf der Höhe in einer eher vom Rhein abgewandten Lage befindliche Alt-Karsau. Im 19. Jahrhundert lassen sich jedenfalls für beide Ortsteile Fischerfamilien nachweisen.²

Nach der staatlichen Neuordnung im Gefolge des Reichsdeputationshauptschlusses von 1803 hatte sich an den Fischereiberechtigungen selbst kaum etwas geändert. Die „Rheingenossenschaft“ hatte als Institution die politischen Wirren jener Zeit unbeschadet überstanden. Lediglich die Obrigkeit, welcher man den Lehenszins schuldig war, hatte gewechselt. Habsburg hatte seine vorderösterreichischen Gebiete links wie rechts des Rheins komplett verloren, die Deutschordenskommende in Beuggen existierte ebenfalls nicht mehr. Der Rhein war nunmehr Staatsgrenze geworden. Während die linksrheinisch ansässigen Fischer nun dem Kanton Aargau angehörten, waren die rechtsrheinischen Untertanen des neugeschaffenen Großherzogtums Baden geworden. Dennoch existierte die „Rheingenossenschaft“ mit seinen fortan zwei Staaten angehörenden Zunftgenossen weiter. Grundlegend hierfür war der dritte „Maienbrief“, die sog. „Neue Ordnung“ von 1808 – ein Staatsvertrag zwischen dem Großherzogtum Baden und dem Kanton Aargau, welcher die alten Rechte der „Rheingenossen“ bestätigte. Mit der „Neuen Ordnung“ waren allerdings die Bestimmungen hinsichtlich der Übertragung der Fischereirechte als Erblehen dahingehend verschärft worden, als die Fischerei innerhalb der „berechtigten“ Familien nur

¹ Ebd., S. 136/137.

² Vgl.: Gemeindearchiv Karsau: Bestand XIX. (Wasserwesen und Schifffahrt), „Die Rheingenossenschaft; Aufnahme in dieselbe. Das Flößereimonopol der Rheingenossen, etc. btr. (1830/1908)“

noch an einen männlichen Nachfolger weitergegeben werden konnte. Töchter und Schwiegersöhne fanden nach dieser Regelung keine Berücksichtigung mehr.¹

An der Spitze der „Rheingenossenschaft“ stand ein „Rheinvogt“ dessen Amtszeit sechs Jahre betrug. Der neu bestimmte „Rheinvogt“ sollte stets von der jeweils anderen Rheinseite stammen als der bisherige. Dem „Rheinvogt“ standen vier bis acht Geschworene zur Seite, von denen zwei an den Zunfttagen („Maiengericht“) als „Rheinfähndriche“ fungierten, d.h. dass sie die Fahne der Genossenschaft tragen durften. Die Vertreter der „Rheinvogts“ in den jeweiligen Gemeinden nannte man „Rheinweibel“. Alle zwei Jahre trafen sich die „Rheingenossen“ zum „Maiengericht“ und wählten dort durch einfaches „Handmehr“ der Anwesenden den „Rheinvogt“, den Kassierer sowie die Gerichtsleute. Verhandelt wurden sodann Verstöße gegen die Zunftordnung durch die Genossen selbst sowie Missbräuche des Fischrechts durch Außenstehende („Rheinfrevel“).²

Prinzipiell wurde am Hochrhein zwischen der Klein- und der Großfischerei unterschieden. Fischarten im Rahmen der Kleinfischerei waren Hechte, Barben, Aale, Forellen, Aeschen, Brachsen, Karpfen und Nasen. Die Großfischerei befasste sich mit dem Fang von Lachsen. Der Lachs ist ein Edelfisch, welcher im Meer sowie in Flüssen und Seen des Nordens zu finden ist. Gemästet durch die reichliche Nahrungsaufnahme (Stichlinge, Heringe, See-Aale) in diesen Gewässern, wandert der Lachs allerdings zum Laichen entgegen der Strömung flussaufwärts. Im Frühjahr begann die Wanderung der Lachse im Rhein. Nach zwei bis dreimonatiger Schwimmzeit erreichen sie den Hochrhein. Die Laufenburger Stromschnelle mit ihren Felsen konnte von den kraftvollen Fischen relativ problemlos übersprungen werden, der Schaffhauser Rheinfall jedoch war ein unüberwindbares Hindernis. Unterhalb der Laufenburger Stromschnelle sowie im Rheinfallbecken unterhalb des Wasserfalls, wo das Wasser durch die herabstürzenden Massen sehr sauerstoffreich war, hielten sich ganze Schwärme von der Wanderung ermüdeten Lachse auf, um dort wieder zu Kräften zu kommen. Folglich konzentrierte sich der Lachsfang hauptsächlich auf diese von den Fischen bevorzugten Sammelplätze. Laichgründe erreichten die Lachse auch über die Thur im Toggenburgischen Gebiet oder über die Limmat im Zürichsee. Ebenso seien

¹ Richter, Erhard, S. 137/138.

² Ebd., S. 138/139.

Bern, Thun und Luzern als Laichgebiete zu nennen.¹ Während dieser Wanderzeit von mehreren Monaten nahmen die Lachse keinerlei Nahrung zu sich. So kehrten sie völlig entkräftet nach dem Laichen wieder zum Meer zurück. Die Männchen traten im Verlauf ihres Lebens zwei bis dreimal die Rheinwanderung bis zum Hochrhein an, die Weibchen („Liedern“, „Lidern“ oder „Liidren“ genannt) dagegen nur ein bis zweimal. Während ihres Aufstiegs, etwa im Zeitraum vom 21. Juni bis 21. Dezember bezeichnete man die noch kräftigen Fische als „Salme“. Die flussabwärts schwimmenden entkräfteten Fische hingegen nannte man Lachse.² Vom Wesen her handelt es sich allerdings um ein und denselben Fisch. Die bis zu eineinhalb Meter groß und ca. 25 kg schwer werdenden Fische waren stets begehrt und wertvoll. Am Hochrhein konnten sie wegen des geschilderten Wanderverhaltens in großer Anzahl gefangen werden. An einem einzigen Sommertag des Jahres 1646 wurden in Basel 80 Lachse gefangen. Von 1640 bis 1649 betrug die gesamte Ausbeute einer Salmenwaage in Laufenburg etwa 1.000 Stück. Bis zum Bau der ersten Kraftwerke am Hochrhein blieb der Lachs- bzw. Salmenfang ein sehr ertragreiches Geschäft. Zwischen Basel und Laufenburg wurden 1878 3.250 Salme/Lachse gefangen, 1887 waren es 1.650 und 1893 2.400 Stück.³ In Basel und Laufenburg weigerten sich Diensthofen und –mägde, des edlen Fisches überdrüssig, von ihren Herrschaften mehr als zweimal pro Woche mit Salmen verköstigt zu werden.⁴

Die natürlichen Gegebenheiten auf der Rheinstrecke oberhalb von Basel, d.h. die Strömungsverhältnisse des Flusses, die Lage der Fels- und Kiesbänke, die damit verbundenen Gefälle und Stromschnellen sowie die Gestalt der Uferbereiche waren für die Herausbildung verschiedener Fischfangmethoden ausschlaggebend. Noch bis ins 20. Jahrhundert hinein übten die am Hochrhein ansässigen Fischer diese weitgehend unverändert gebliebenen Tätigkeiten aus. Vielfach finden sich noch heute entlang des Rheinuferes sog. „Fischerstände“ oder „Standbären“ (von „baere“ (ahd.) = Stange (Barren), vgl. engl. „bar“). Hierbei wurde das an einer etwa 5 m langen Stange befestigte Netz von dem am Ufer befindlichen Stand aus ins Wasser abgesenkt und nach einiger Zeit (ca. 15 Minuten) wieder angehoben. Da sich in früheren Zeiten die Fischer zum einfacheren Ausheben des Netzes auf

¹ Ebd., S. 140.

² Ebd., S. 140. Jehle, S. 148. Herbst, S. 93.

³ Vgl.: Richter, Erhard, S. 141.

⁴ Schneider, S. 30.

das hintere Ende der abgesenkten Stange setzten, sprach man in diesem Zusammenhang auch von der „Stuhlfischerei“. Vorüberziehende bzw. im Uferbereich nach Nahrung suchende Fische konnten so relativ mühelos gefangen werden. Diesem Prinzip entsprechend funktionierten auch die „Fisch- oder Salmenwagen“ (von „waag“ (ahd.) = bewegtes Wasser), welche in der Hauptsache zum Fangen von Lachsen bzw. Salmen überwiegend im Bereich von Stromschnellen errichtet wurden. Am „Laufen“ zu Laufenburg sollen sich teilweise bis zu zwanzig derartige Wagen befunden haben. Mitte des 17. Jahrhunderts konnten hier im Jahresdurchschnitt bis zu 1.000 Lachse gefangen werden.¹

Eine Weiterentwicklung dieser Fangmethode fand im 20. Jahrhundert in der Weise statt, als man zum Absenken und Aufziehen der Netze Drahtseilwinden einsetzte. Die nunmehr starr an dem horizontal schwenkbaren Standmast befestigte und entsprechend abgestützte Stange erhielt an ihrem vorderen Ende eine Rolle, über die das an dem Drahtseil befestigte, durch Bogenstangen zu einem Viereck auseinander gespannte Netz ins Wasser eingetaucht und aufgezogen werden konnte. Das aufgezogene Netz mit den gefangenen Fischen konnte problemlos zum Ufer heran geschwenkt werden, von wo aus der Fischer seinen Fang herausnehmen konnte. Zum Transport der Fische wurde ein mit Wasser gefülltes geschlossenes Behältnis, das sog. „Logel“ oder „Logele“ (früher aus Holz, später aus Weißblech) verwendet. Aufbewahrt wurden die gefangenen – noch lebendigen(!) – Fische in Fischhälterungskästen, entweder direkt beim jeweiligen Fischerstand oder in nahegelegenen Bachläufen.²

Neben der Standfischerei hatten sich allerdings auch Fangmethoden entwickelt, bei denen sich die Fischer der schon erwähnten Weidlinge bedienten. In seichten Uferbereichen mit Kiesuntergrund wurden so beispielsweise Reusen gelegt. Je nach Fischart wurden bei der Reusenfischerei auch hölzerne Lockfische verwendet. Eine weitere Variante, bei der man sich ebenfalls auf die relativ flachen und kiesgründigen Fischwaiden konzentrierte, war das „Nachtfischen“. Vom langsam fahrenden Weidling aus wurden die Fische mit einer brennenden Fackel zunächst aufgestöbert („Zünden“) und sodann mittels eines drei- oder

¹ Vgl.: Jehle, S. 149.

² Als Informationsgrundlage dienen die eigenen Erlebnisse des Verfassers dieser Arbeit als Enkel des letzten Fischermeisters von Riedmatt, Emil Rietschle.

mehrzinkigen gabelähnlichen Stecheisens (sog. „Gehren“) aufgespießt („Stechen“). Während das „Nachtfischen“ und das Reusenfischen ausschließlich im flachen Wasser stattfanden, wurden darüber hinaus aber auch vorbei ziehende Fischschwärme unter Einsatz großflächiger Netze gefangen. Zwischen zwei auf dem Rhein fahrenden Weidlingen wurde hierzu das Netz („Stanggarn“ oder das kleinmaschige „Spreitgarn“) auseinandergezogen und nach einer Weile wieder eingeholt.¹

Mit dem Bau der Kraftwerke am Hochrhein wurde der alljährlichen Wanderschaft der Rheinsalmen zu ihren angestammten Laichplätzen ein Ende gesetzt. Seit der Errichtung der Staustufe Kembs am Oberrhein war es ihnen nicht einmal mehr möglich bis nach Basel vorzudringen. Entgegen der gewaltigen Zahl von Fischen, welche man noch wenige Jahrzehnte zuvor aus dem Rhein gezogen hatte, wurden in den Jahren von 1932 bis 1944 zwischen Basel und Rheinfelden lediglich 84 Lachse gefangen. Eine kurzfristige Erholung brachte die Bombardierung des Kembser Stauwehres durch die Royal Air Force im Winter 1944/45, da die Salmen nun ihre Wanderschaft wieder in Richtung Basel fortsetzen konnten. Seit 1947 war diese kurzfristig entstandene Lücke jedoch endgültig geschlossen.²

Bis zum Beginn der Nutzbarmachung der Wasserkräfte des Rheins durch das Großherzogtum Baden und den Kanton Aargau blieb die Fischerei im Bereich der ehemaligen „Rheingenossenschaft“ nach wie vor das Privileg der „berechtigten“ Familien in den genannten Ortschaften. Mit dem beginnenden Kraftwerksbau wurde allerdings in massiver Weise in die Fischwirtschaft der Region und damit in die Rechte der traditionellen Fischerfamilien eingegriffen. Die alten Rechte wurden gegen eine relativ bescheidene Abfindungssumme durch den Badischen Staat auf der rechten Rheinseite und den Kanton Aargau linksrheinisch abgelöst. Die Rheinfischerei fand fortan nach einem neugeschaffenen Pachtsystem statt, wonach die Interessenten sich bei der zuständigen Behörde – auf der rechten Rheinseite bei den Bezirksamtern – um die Pacht für ein oder mehrere Fischereilose bemühen konnte. Da wegen des fortschreitenden Kraftwerkbaus sowie aufgrund der zunehmenden Industrialisierung entlang des Rheinuferes bisherige Laichgründe diverser Fischarten verloren gegangen bzw. die in den

¹ Jehle, S. 149/150.

² Richter, Erhard, S. 146/148.

Stauhaltungen der Kraft- und Wehranlagen verbliebenen Wanderfische mehr oder weniger „gefangen“ waren, nahmen die Fischbestände an zahlreichen Stellen am Hochrhein rapide ab. Als Reaktion darauf wurde es erforderlich, in den betroffenen Rheinabschnitten Jungfische („Fischbrut“), die in Fischzuchtanstalten herangezogen wurden, einzusetzen. Den hiesigen Fischern wurde das Einsetzen der Fische zu einer wesentlichen Pflicht gemacht.¹

Wohl wissend, dass durch die immer weiter zunehmende wirtschaftliche Entwicklung am Hochrhein auch die Fischerei beeinträchtigt werden könnte, wurden staatlicherseits die Bedingungen für die Pachtverträge in entsprechender Weise formuliert. Einem Schreiben des Bezirksamtes Säckingen an den Riedmatter Fischereipächter Emil Rietschle aus dem Jahr 1925 ist zu entnehmen, dass jeglicher Pachtzinsnachlass ausgeschlossen wurde. Dies galt insbesondere auch dann, wenn Schäden *„(...) durch den Betrieb bereits bestehender oder künftig zu errichtender industrieller Anlagen, durch den Betrieb der Schifffahrt und Flösserei (...) zeitweise Sperrung oder Trockenlegung des ganzen Pachtloses oder eines Teiles desselben behufs Neubauten, Instandsetzungen, Hebung gesunkener Fahrzeuge oder verlorenen Gutes oder durch sonstige von der Staatsverwaltung sei es im Interesse der Schifffahrt oder aus anderen Gründen vorgenommenen Handlungen (...)“* entstanden wären.²

Bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts hinein blieben am Hochrhein die traditionellen Fischerfamilien weiterhin präsent. Wegen der vergleichsweise sehr geringen Einkommenschancen konnte in den meisten Fällen die jüngere Generation allerdings nicht mehr zur hauptberuflichen Fortführung der Fischerei bewogen werden. Häufig wurde sie nur noch im Nebenerwerb zur Land- oder Gastwirtschaft ausgeübt. So starb mit jedem alteingesessenen Fischermeister am Hochrhein zugleich auch ein Stück Jahrhunderte alter Tradition. Mancherorts wurde der Berufs- und Nebenerwerbsfischerei aber noch von ganz anderer Seite Schaden zugefügt. Während die Fischer in früherer Zeit am Rhein mehr oder weniger ungestört ihrer Arbeit nachgehen konnten, wurde von vielen Menschen der hohe Freizeitwert der Ufergegenden entlang des Rheins erkannt. Verstärkt durch die Anlage von Wanderwegen erhielt nun jedermann Zugang zu den

¹ Herbst, S. 99.

² Zit. nach einem Schreiben des Domänenamtes Säckingen an den Fischereipächter Emil Rietschle in Riedmatt vom 11. Dezember 1925 (Privatbesitz).

Standbären und Weidlingen der Fischer. Die Folge war, dass eben diese wichtigen Hilfsmittel ständigem Vandalismus ausgesetzt waren und dabei erheblich beschädigt wurden. Für die Fischer, deren Fischereierträge ohnehin nicht alleine zum Lebensunterhalt ausreichten, stellten die permanent notwendigen Reparaturarbeiten zeitlich wie kostenmäßig eine erhebliche Belastung dar, die bald in keinem Verhältnis mehr zu dem eher kläglichen Ertrag stand. In der Folge gaben immer mehr Fischer am Hochrhein in den letzten dreißig Jahren auf.

4 Zur wirtschaftlichen Ausgangssituation im Einzugsgebiet der Hochrheinschifffahrt

4.1 Allgemeines zur Bestimmung des Einzugsgebiets

Das Projekt der Schiffbarmachung des Hochrheins war von vornherein wirtschaftlich motiviert. Der von den Befürwortern am stärksten vertretene Grund, weshalb der Rhein oberhalb von Basel bis zum Bodensee schiffbar gemacht werden sollte, lag in der Verbesserung der Frachtenlage der in diesem Bereich ansässigen Unternehmen. Auf diese Weise sollten die Betriebe eine Senkung ihrer Kosten in einem Maße erfahren, das ihnen weitere Investitionen erlaubte. Neben der Stärkung der bereits vorhandenen Wirtschaft sollten aber gleichzeitig Unternehmen aus anderen Regionen zu einer Betriebsneugründung am Hochrhein motiviert werden.¹ Das Argument der Revierferne hatte dabei stets im Vordergrund gestanden. Einerseits war man gezwungen, aus zum Teil weit entfernten Gegenden die für die Produktion notwendigen Rohmaterialien an den Hochrhein oder an den Bodensee zu befördern. Andererseits mussten die Fertigerzeugnisse auf ebenso weit entfernten Märkten angeboten werden, damit man im Konkurrenzkampf mit anderen Anbietern nicht ins Hintertreffen geriet. Daher war von der Wirtschaft oberhalb Basels die verkehrsmäßige Randlage zu den großen Wirtschaftszentren Westeuropas als sehr nachteilig empfunden worden.² Wie im weiteren Verlauf dieser Arbeit noch spezieller ausgeführt wird, wurde dieses Argument hauptsächlich von der nordostschweizerischen Unternehmerschaft vertreten. Wirtschaftskrisen aufgrund struktureller Umbrüche

¹ Krucker, Wirtschaftsgeographie ..., S. 9.

² Mohr, S. 42.

einerseits und veränderte politische Gegebenheiten infolge zweier Weltkriege hatten dort besonders zur Verschlechterung der ökonomischen Rahmenbedingungen geführt.

Um eine generelle Verbesserung der Standortbedingungen zu erreichen, war die effizientere verkehrsmäßige Anbindung der betroffenen Gebiete an die großen wirtschaftlichen Agglomerationen Westeuropas ins Auge gefasst worden. Das um die Jahrhundertwende in moderner Form entstandene Projekt der Schiffbarmachung des Hochrheins war in diesem Zusammenhang ein willkommenes Instrumentarium, dem gesetzten Ziel näher zu kommen. Im Zentrum der Argumentation der Schifffahrtsbefürworter hatte dabei immer das Streben nach jeglicher Reduktion der betrieblichen Aufwendungen gestanden, denn im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern hatte die Binnenschifffahrt stets als wesentlich kostengünstiger gegolten. Der Grund hierfür lag unter anderem in den niedrigeren Lohnkosten im Schifffahrtswesen, da für den Betrieb der Schiffe ein relativ geringerer Personalbedarf bestand. Hinzu kam der gegenüber dem Schienen- und dem Lastkraftverkehr vergleichsweise niedrigere Energieverbrauch der Schiffe. Darüber hinaus spielte aber auch die relativ lange Lebensdauer der Schiffe selbst eine nicht unwesentliche Rolle. Denn aufgrund der Langlebigkeit dieses Anlagevermögens wären ständige Ersatzinvestitionen nicht erforderlich. Das Anlagekapital konnte durch diese dauerhafteren Investitionen gewissermaßen „gestreckt“ werden. Gemessen an den gesamten Kosten des Schifffahrtsbetriebs wäre der Anteil der Fixkosten nach Auffassung der Befürworter daher geringer als etwa bei der Bahn, die allein mit ihrem Schienennetz über ein gewaltiges Anlagevermögen verfügte. In konjunkturellen Schwächeperioden wäre es der Bahn deshalb unmöglich gewesen, zur Erlangung liquider Mittel kurz- oder mittelfristig dieses gebundene Kapital freizusetzen. Der Binnenschifffahrt war aber gerade für solche Fälle eine besonders hohe Kostenbeweglichkeit und Anpassungsfähigkeit nachgesagt worden.¹ Als neu hinzutretender Verkehrsträger versprach die Hochrheinwasserstraße damit gegenüber dem Massengutverkehr zu Lande wesentliche Frachtkostenvorteile. Für den Bodenseeraum etwa war mit derselben Frachtenlage gerechnet worden, wie sie im Agglomerationsraum Zürich bereits vorzufinden war.² Auf derart günstigen Grundlagen basierend wurde in den

¹ Vgl.: Rheinschifffahrtsverband Konstanz e.V. (Hrsg.): Jahresbericht, Konstanz 1985, S. 3.

Vgl. auch: Grundfragen zur Hochrheinschifffahrt, S. 6.

² Bürgi, Die Bedeutung für die Ostschweiz, S. 46.

Kreisen der schweizerischen Schifffahrtsbefürworter nicht ausgeschlossen, dass sich in dem südlich des Bodensees gelegenen Gebiet ein neues Wirtschaftszentrum mit St. Gallen als Hauptort hätte herausbilden können.¹

Für die Bestimmung des Einzugsbereichs der Hochrheinschifffahrt war das ihr zugrunde liegende wirtschaftliche Ziel maßgebend. Denn hierbei handelte es sich um dasjenige Gebiet, innerhalb dessen die Wirtschaft Frachtkostenvorteile gegenüber den bereits bestehenden Verkehrsträgern, d.h. gegenüber dem Schienen- und dem Straßenverkehr erwarten konnte. Wenn in diesem Zusammenhang vom Straßenverkehr gesprochen wurde, wurde darunter allerdings auch der sog. „gebrochene Verkehr“ verstanden.² Gemeint war damit der Gütertransport auf den Straßen zu und von den schon vorhandenen Häfen. Mithin konnte die Westgrenze des Einzugsgebiets über den Vergleich mit den von den Rheinhäfen Basel und Weil am Rhein gebotenen Frachttarifen ermittelt werden. Die Abgrenzung nach Norden ergab sich nach demselben Prinzip durch die Überschneidung mit den Einflusszonen der oberen Neckarhäfen. Über die Größe eines möglichen Einzugsgebiets der geplanten Hochrheinwasserstraße waren seit Entstehung des modernen Projekts unterschiedliche Vorstellungen, in der Hauptsache im Zusammenhang mit den volks- und verkehrswirtschaftlichen Gutachten zu dem Ausbauvorhaben, geäußert worden. Die positiven Effekte, die von dem neuen Verkehrsträger ausgehen sollten, d.h. in erster Linie die Belebung der Wirtschaft, waren nur sehr schwer nachweisbar, hingen diese doch von einer Vielzahl unsicherer und unvorhersehbarer Faktoren der zukünftigen Entwicklung ab. Für den Frachtenvergleich mussten unter anderem Güter herangezogen werden, die sich einerseits für den Wassertransport überhaupt eigneten, andererseits von der im potentiellen Einzugsgebiet gelegenen Wirtschaft in großer Menge benötigt wurden. Für jedes dieser Massengüter war es möglich, ein eigenes Einzugsgebiet zu ermitteln. Da sich jedoch Veränderungen in der Wirtschaft allgemein auf die Bedeutung dieser Güter im Besonderen auswirken konnten, war es notwendig, die Palette der zu betrachtenden Güter immer wieder auf ihre Aktualität hin zu überprüfen und gegebenenfalls neu zu bestimmen. Darüber hinaus galt es, unterschiedliche Tarife der Bahnen in das Kalkül mit einzubeziehen. In seinem von der Landesregierung von Baden-Württemberg in

¹ Leuenberger, Die wirtschaftliche Bedeutung ..., S. 219.

² Stang, S. 404.

Auftrag gegebenen Gutachten über die Hochrheinschifffahrt war der Stuttgarter Professor Walther Lambert, der damaligen Bedarfslage der Wirtschaft an Hochrhein und Bodensee entsprechend, von den Güterarten Kohle und Mineralöl ausgegangen und dabei zu jeweils unterschiedlichen Zonen gelangt.¹ Besonders problematisch war in diesem Zusammenhang, dass eine genaue Aussage über die künftige Tarifpolitik der Deutschen Bundesbahn kaum gewagt werden konnte. Schließlich war zu erwarten, dass die Bahn ihrerseits auf das Hinzutreten der Hochrheinschifffahrt als Konkurrent mittels Kampftarifen antwortete. Zudem ließen Pläne zum Bau von Pipelines und von Raffinerien am Oberrhein zur Versorgung des süddeutschen Raumes die Erwartung zu, dass künftig weniger Kohle bezogen würde. Doch auch darüber konnte nur spekuliert werden. Vollkommen unklar war allerdings die Frage, ob die Kosten des Hochrheinausbaus durch den Schifffahrtsbetrieb selbst in Form von Abgaben gedeckt werden mussten oder ob die Wasserstraße sozusagen als Geschenk der öffentlichen Hand an die Wirtschaft über Steuern finanziert würde. Im ersten Falle hätte die unmittelbar Umlage der Ausbaukosten auf die Frachten für die Betriebe zum Teil erhebliche Kostennachteile bedeutet. Damit wäre ein Umstieg von den bestehenden Verkehrsträgern auf den neu hinzutretenden ohnehin fragwürdig geworden. Im anderen Falle wären die Steuerzahler mit den Kosten belastet, die Frachten für die betroffenen Betriebe hingegen niedrig gehalten worden. Berechnungen des Freiburger Professors Alfons Schmitt aus den fünfziger Jahren zufolge, die er unter der Annahme von Kohle, Walzwerkerzeugnissen, flüssigen Brennstoffen (Benzin, Diesel, Heizöl) im Bergverkehr und Holz im Talverkehr als Hauptgüter durchgeführt hatte, ergaben sich im Hinblick auf die Abgrenzung des Einzugsbereichs der Hochrheinschifffahrt zum Teil massive Unterschiede. Eine mögliche Ausdehnung des Einzugsgebiets für Walzwerkerzeugnisse bis Kempten im Allgäu und Oberstdorf und für Mineralöle bis Füssen konnte unter der Voraussetzung der Abgabenerhebung keinesfalls eingehalten werden.²

¹ Lambert, S. 47.

² Vgl.: Schmitt, (Teil 1), S. 135-137, 144, 147, 150.

Sämtlichen Szenarien war gemein, dass der auf deutscher Seite aus der Wasserstraße Nutzen ziehende Bereich große Teile Südbadens und Oberschwabens umfasst, zudem aber auch Gebiete im Südwesten Bayerns betroffen hätte.¹ In Österreich wäre der westliche Landesteil eindeutiger Nutznießer gewesen, allerdings hatten auch hier unterschiedliche Auffassungen bestanden, in welchem Radius um den geplanten Bodenseehafen Bregenz der positive Einfluss der Hochrheinschifffahrt spürbar wäre.² Dasselbe galt für die Schweiz. Hier gingen die Vorschläge wohl am weitesten auseinander. Während die meisten Ansätze von einem hauptsächlich die Ost- und Nordostschweiz betreffenden Einzugsgebiet ausgingen, hätte einer äußerst positiven Prognose zufolge die Schweiz zur Gänze von dem neuen Verkehrsträger profitieren können.³

Nachfolgend wollen wir uns mit dem potentiellen Einzugsgebiet der Hochrheinschifffahrt konkreter befassen. Dabei werden insbesondere die wirtschaftlichen Ausgangsbedingungen in den fünfziger und frühen sechziger Jahren beleuchtet, da die Diskussion um das Projekt in jenen Jahren zum Teil sehr heftig geführt worden war. In einem wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Rückblick sollen die vorgefundenen Verhältnisse begründet werden. Dabei erweist es sich als sinnvoll, das Einzugsgebiet nicht gesamthaft, sondern nach Ländern differenziert zu betrachten. Wegen der sich schon seit der Wende von den fünfziger zu den sechziger Jahren abzeichnenden Tatsache, dass der Hochrhein nicht durchgängig bis zum Bodensee ausgebaut würde und in der weiteren Projektentwicklung daher faktisch auch keine Rolle mehr spielte, soll auf eine spezielle Darstellung der wirtschaftlichen Situation in Österreich sowie eine tiefergehende wirtschaftsgeschichtliche Analyse derselben verzichtet werden.

¹ Ebd., S. 155. Vgl.: Lambert, S. 47.

² Vgl.: Krucker, Wirtschaftsgeographie ..., S. 217.

³ Ebd.. Vgl.: Bericht des Bundesrates ... (1956), S. 35. Vgl.: Bericht des Bundesrates ... (1965), S. 107-110.

4.2 Das deutsche Einzugsgebiet

Wie in den allgemeinen Ausführungen zur Bestimmung des Einzugsgebiets bereits erwähnt, sollte die geplante Wasserstraße weiten Teilen Südbadens, Südwürttembergs sowie Südwestbayerns zugute kommen. Über die genaue Ausdehnung des deutschen Einzugsgebiets hatte es in der Vergangenheit immer wieder unterschiedliche Modelle gegeben. Schon im ersten wirtschaftlichen Gutachten über die Hochrheinschiffahrt von Leo Sympher aus dem Jahre 1913 waren bereits entsprechende Vorstellungen geäußert worden. Um einen visuellen Eindruck zu erhalten, sei auf die dem Gutachten von Walther Lambert von 1961 beigegefügte Karte verwiesen. Dieser kann entnommen werden, dass der Einflussbereich der Hochrheinschiffahrt in Abhängigkeit von den zugrunde gelegten Gütern und Tarifen unterschiedlich ausfallen konnte. Nachfolgend soll zum besseren Verständnis aller weiteren Ausführungen dieser Arbeit auf die in den potentiellen Einzugsbereichen vorgefundenen wirtschaftlichen Verhältnisse eingegangen werden. Nach einer kurzen Charakterisierung der wirtschaftlichen Ausgangssituation in den fünfziger und frühen sechziger Jahren wird beispielhaft eine Auswahl verschiedener Aspekte der Wirtschaftsgeschichte des Landkreises Waldshut beschrieben. Ziel ist es dabei, die in der Nachkriegszeit vorgefundenen Verhältnisse historisch zu begründen.

Der westlich des Kantons Schaffhausen gelegene Teil des deutschen Einzugsgebiets war in den fünfziger und frühen sechziger Jahren im Allgemeinen noch sehr stark agrarisch geprägt. So war die Zahl derer, die in den Bereichen Land- und Forstwirtschaft tätig waren, mit etwa 36 Prozent aller Erwerbstätigen (Stand 1950) bemerkenswert hoch.¹ Doch schon Mitte der fünfziger Jahre konnte man feststellen, dass lediglich 2 Prozent der 4.000 vorhandenen bäuerlichen Betriebe im Landkreis Säckingen und lediglich 10 Prozent der ca. 4.900 Höfe im Landkreis Waldshut über die für eine gesicherte Existenz ausreichende landwirtschaftliche Nutzfläche verfügten. In allen anderen Fällen war man zu Einschränkungen in der Lebenshaltung gezwungen.² Die Vermutung liegt deshalb nahe, dass diese Landwirte als „Arbeiterbauern“ zum Nebenerwerb in den Industriebetrieben der Region tätig waren.

¹ Schmitt, (Teil 2), S. 229.

² Vgl.: Elsässer, S. 37.

Vorwiegend wegen der ungünstigen Verkehrsverhältnisse im Hinterland der Kreise Säckingen und Waldshut hatte sich dort kaum eine nennenswerte Industrie ansiedeln können. Somit beschränkten sich die Schwerpunkte der industriellen Tätigkeit am Hochrhein größtenteils auf einen schmalen Streifen entlang des Rheins.¹ Demgemäß war die Bevölkerungsdichte in dieser industrialisierten Zone auch wesentlich höher als im restlichen Kreisgebiet. Das bedeutet aber nicht, dass der Industrialisierungsgrad der Landkreise insgesamt dementsprechend gering gewesen sei. Lambert spricht für das Jahr 1957 von 160 Industriebetrieben auf 1.000 Einwohner im gesamten deutschen Hochrheingebiet.² Im Vergleich zum Landkreis Säckingen wies der Landkreis Waldshut allerdings einen relativ geringeren Industrialisierungsgrad auf.³

In beiden Kreisen war die Textilindustrie jeweils am stärksten vertreten, gefolgt von der chemischen Industrie und der metallherstellenden und -verarbeitenden Industrie. Die Beschäftigten der Textilindustrie im Kreis Säckingen machten allein rund 50 Prozent und im Kreis Waldshut etwa ein Drittel der insgesamt in der Industrie Tätigen aus. Während der Landkreis Säckingen, gemessen an der Beschäftigtenzahl, zudem mehrere Industriezentren aufweisen konnte (Rheinfelden, Wehr, Säckingen, Laufenburg), verfügte der Landkreis Waldshut gerade über zwei (Waldshut, Unterlauchringen), wobei allein ein Drittel der Industriebeschäftigten des Kreises in der Stadt Waldshut selbst konzentriert war.⁴

Für die Ansiedlung der Industrie auf der deutschen Seite des Hochrheintals waren die dort vorliegenden Standortfaktoren maßgebend. Die weniger kapitalintensive aber um so mehr arbeitsintensive Textilindustrie konnte so beispielsweise auf das reiche Potential an qualifizierten Arbeitskräften in dieser Region zurückgreifen. Die Entstehung der Textilbetriebe hatte man aber auch der unmittelbaren Nachbarschaft zu Schweiz und der Investitionstätigkeit schweizerischer Industrieller zu verdanken.⁵ Die Produktionsstätten der Textilindustrie im

¹ Ebd., S. 57.

² Lambert, S. 36.

³ Elsässer, S. 45.

⁴ Ebd., S. 53, 56, 58.

⁵ Nachdem nämlich mit dem Beitritt Badens zum Deutschen Zollverein 1836 der badisch-schweizerische Warenverkehr schwer betroffen wurde, errichteten schweizerische Industrielle zur Umgehung der hohen Einfuhrzölle auf ihre Waren im nahen deutschen Hochrheingebiet Filialbetriebe - insbesondere im Textilbereich. Auf diese Weise spielten Kapitalreichtum und Unternehmmergeist der schweizerischen Industrie mit in die industrielle Entwicklung Südbadens hinein. (Vgl.: Gemmert, S. 266)

Hochrheintal zählten zur damaligen Zeit sogar zu den leistungsfähigsten in Deutschland. Schwerpunkte waren unter anderem Rheinfelden, Öflingen, Wehr, Brennet, Murg, Laufenburg und Waldshut.¹ Für die Ansiedlung der chemischen Industrie spielte demgegenüber die Verfügbarkeit der elektrischen Energie der seit etwa um die Jahrhundertwende errichteten Hochrheinkraftwerke eine entscheidende Rolle. Große Mengen Strom wurden beispielsweise für die Herstellung von Aluminium benötigt. Es verwundert somit nicht, dass sich die chemische Industrie im Laufe der Zeit vorwiegend an Orten wie Augst-Wyhlen, Rheinfelden, Säckingen, Laufenburg und Waldshut niedergelassen hatte, wo entweder schon ein Kraftwerk fertiggestellt war oder sich zumindest in Planung befand. Sowohl im Landkreis Säckingen als auch im Landkreis Waldshut belegte die chemische Industrie hinter der Textilindustrie jeweils den zweiten Platz hinsichtlich des Beschäftigtenanteils.² Oftmals im Gefolge der Aluminiumproduktion hatten sich auch Unternehmen der metallverarbeitenden Industrie am Hochrhein niedergelassen. Hauptorte waren daher ebenso die größeren direkt am Rhein liegenden Städte Wyhlen, Rheinfelden, Säckingen, Laufenburg und Waldshut. Der massenhaften Verfügbarkeit von Holz war die Ansiedlung holzverarbeitender Betriebe, etwa der Papierherstellung, zu verdanken. Schwerpunkte dieser Branche waren Grenzach und Albbruck.³

Der östliche Teil des deutschen Einzugsgebiets (Oberschwaben) setzte sich genauer aus den in den fünfziger Jahren noch bestehenden Landkreisen Wangen, Ravensburg, Tettnang, Saulgau, Biberach, Sigmaringen und Tuttlingen zusammen. Er unterschied sich in seiner Wirtschaftsstruktur von dem zuvor behandelten Gebiet dahingehend, als die Textilindustrie nicht so sehr im Vordergrund stand. Demgegenüber besaßen die Metall- und Maschinenindustrie sowie der Fahrzeugbau eine wesentlich größere Bedeutung. Als herausragende Standorte galten Ende der fünfziger Jahre unter anderem Friedrichshafen, Ravensburg, Wangen, Weingarten und Isny. Die Struktur des produzierenden Gewerbes galt im Wesentlichen als gemischt. Trotz des Vorrangs der Metall- und Maschinenindustrie konnte von einer Dominanz oder gar von einer Einseitigkeit keinesfalls gesprochen werden. Im Allgemeinen war das produzierende Gewerbe

¹ Elsässer, S. 46/47. Lambert, S. 11.

² Vgl.: Elsässer, S. 53, 56.

³ Ebd., S. 46/47. Lambert, S. 11.

sehr gemischt strukturiert.¹ Gegenüber dem Hochrheingebiet konnte aber lediglich ein Industrialisierungsgrad von 150 Betrieben auf 1.000 Einwohner festgestellt werden.² Von industrieller Unterentwicklung wurde allerdings nicht gesprochen, zumal selbst in den verkehrsmäßig eher ungünstig gelegenen Kreisen Sigmaringen und Saulgau die Zahl derer, die in der Maschinen- und Metallindustrie tätig waren, die Zahl der Beschäftigten in der Textilindustrie überstieg. Aus dem klassischen Maschinenbau hatten sich mancherorts durch Spezialisierung weitere innovative Industriezweige entwickeln können. Zu nennen wäre hierbei vor allem die feinmechanische Herstellung medizinisch-mechanischer Geräte. Wichtige Standorte hierfür waren Friedrichshafen und Tuttlingen.³

Der Landwirtschaft kam hingegen eine etwas größere Bedeutung zu. So lag mit 40 Prozent die Zahl der in der Landwirtschaft Tätigen um 4 Prozentpunkte höher als am Hochrhein.⁴ Die Agrarstruktur Oberschwabens an sich konnte wegen ihres hohen Anteils mittlerer und größerer Betriebe als relativ gesund aufgefasst werden, waren die dort vorgefundenen Höfe im Vergleich zu den landwirtschaftlichen Betrieben der Kreise Säckingen und Waldshut immerhin zum Vollerwerb eher geeignet.⁵ In der Nachkriegszeit hatte sich für viele Land- und Forstwirte jedoch eine weitere Einkommensquelle aufgetan, der Tourismus. Dies galt für den südbadischen und südwestwürttembergischen Raum gleichermaßen. Die Gegenden an Hochrhein und Bodensee galten in den fünfziger und frühen sechziger Jahren neben dem Schwarzwald mit zu den am meisten bevorzugten Erholungsräumen in Baden-Württemberg.⁶

In dem südwestbayerischen Teil des Einzugsgebiets der Hochrheinschifffahrt zeigte sich ebenso wie am Hochrhein und im württembergischen Oberschwaben die nach wie vor bedeutende Stellung der Land- und Forstwirtschaft. Ihr Anteil an der gesamten Erwerbstätigenzahl lag 1950 bei 36 Prozent. Ein ähnliches Bild hatte sich auch hinsichtlich der inneren Struktur des industriell-gewerblichen Sektors (Produzierendes Gewerbe) gezeigt. Die für ländliche Gegenden charakteristische Textilindustrie spielte allerdings eine dominantere Rolle als in den westlich

¹ Schmitt, (Teil 2), S. 231.

² Lambert, S. 36.

³ Schmitt, (Teil 2), S. 231.

⁴ Ebd., S. 230.

⁵ Lambert, S. 36.

⁶ Vgl.: Zehn Jahre Baden-Württemberg, S. 175. Vgl. auch: Eberle, S. 265.

gelegenen Gebieten. Trotzdem wurde die Industriestruktur in diesem Raum allgemein als relativ gemischt bezeichnet. Neben den Hauptorten der Textilherstellung (Füssen, Immenstadt, Lindau, Kempten) waren Produktionsstätten im Maschinen- und Fahrzeugbau und weiterer Metallwarenherstellung in Kempten, Lindau und Pfronten ansässig. Betriebe der Feinmechanik und der Optik fanden sich hauptsächlich in Nesselwang und Pfronten. Die chemische Industrie war vorwiegend im Raum Pfronten vertreten.¹

Trotz der von den Befürwortern der Hochrheinschifffahrt immer wieder betonten Randlage des Gegenden an Hochrhein und Bodensee zeigt sich nunmehr nach den vorangegangenen Ausführungen, dass es unter Nutzung der vorhandenen natürlichen Standortfaktoren gelungen war, der Wirtschaft eine weitgehend gemischte Struktur zu verleihen. Zuweilen war sogar von einer erstaunlich reichhaltigen und guten Mischung der wirtschaftlichen Verhältnisse gesprochen worden.² Neben arbeitsintensiven Verarbeitungsindustrien, etwa der Textilindustrie, hatten sich die materialorientierte Holzindustrie und nicht zuletzt die energieorientierte chemische Industrie infolge des Kraftwerkbaus herausgebildet. Absolut betrachtet war der Industrialisierungsgrad der betrachteten Gegenden nicht unbedingt niedrig, im Vergleich zu anderen Industrieregionen Baden-Württembergs hingegen (z.B. Mannheim und Stuttgart) war die Gegend an Hochrhein und Bodensee sichtbar schwächer industrialisiert.³ In verkehrsmäßiger Hinsicht waren die südbadischen und südwestfälischen Gebiete über Bundes- und Landstraßen sowie einige ein- oder zweigleisige Eisenbahnstrecken an das Oberrheintal und den Stuttgarter Wirtschaftsraum angebunden. Inwiefern diese Verkehrsinfrastruktur unzureichend war, bleibt offen. Während von Seiten der Schifffahrtsbefürworter immer wieder drohende Engpässe vorhergesagt wurden, kamen unabhängige Gutachten hingegen sogar zu der Erkenntnis, dass die vorhandenen Bahnstrecken über bedeutende Kapazitätsreserven verfügten und im Falle der Elektrifizierung sogar eine Kapazitätsausweitung möglich wäre. Einig war man sich allgemein jedoch dahingehend, dass das Straßennetz, insbesondere dasjenige im Bodenseegebiet, auf Dauer den höheren Anforderungen des

¹ Vgl.: Schmitt, (Teil 2), S. 231/231.

² Ebd., S. 232.

³ Lambert, S. 35/36.

Straßenverkehrs kaum mehr genügen würde. Der weitere Ausbau von Bundes- und Landesstraßen sowie der Bau von Autobahnen konnten Abhilfe schaffen.¹

Nach diesem kurzen Einblick in die wirtschaftliche Ausgangssituation der fünfziger und frühen sechziger Jahre wollen wir uns nun einigen wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Aspekten der rechtsrheinischen Gebiete zuwenden. Da eine derartige Betrachtung des gesamten potentiellen deutschen Einzugsgebiets den Rahmen dieser Arbeit sprengen würde, beschränken wir uns an dieser Stelle auf den Landkreis Waldshut in seinen heutigen Grenzen. Entscheidend für diese Beschränkung war die Tatsache, dass man die dortigen wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse als problematisch empfunden und den südlichen Bereich des Schwarzwalds, den sog. „Hotzenwald“, in den fünfziger Jahren teilweise sogar als „Notstandsgebiet“ bezeichnet hatte.² Die in der Nachkriegszeit dort vorgefundenen strukturellen Probleme waren zu einem Großteil das Ergebnis historischer Entwicklungen, denen wir uns nun zuwenden wollen.

Was in den Geschichtsbüchern mit dem Begriff der „Kleinstaaterei“ bezeichnet und mit der Metapher „Flickenteppich“ belustigend umschrieben wird, war am Hochrhein sowie im südlichen Schwarzwald über Jahrhunderte hinweg gelebte Realität. Neben den relativ geschlossenen Besitzständen des aus der Gegend um Brugg (Schweiz) stammenden Hauses Habsburg gab es noch eine Reihe weiterer hochadeliger Besitztümer, die breit gestreut waren. Zu nennen wären unter anderem die dem Fürstentum Fürstenberg zugehörige Landgrafschaft Stühlingen und die im Besitz der Fürsten von Schwarzenberg befindliche Landgrafschaft Klettgau mit der Hoheit über Altenburg und Kadelburg. Zu erwähnen wären außerdem die Obervogtei Rötteln auf der Gemarkung Hohentengen als weltliches Besitztum (Hochstift) des Bischofs von Konstanz sowie die reichsunmittelbare Grafschaft Bonndorf mit den Ämtern Bonndorf, Bettmaringen, Blumegg und Gutenberg. Das zuvor erwähnte habsburgische Territorium war allerdings nur seinem äußeren Anschein nach einen zusammenhängender geschlossener Besitz. Tatsächlich war dieser in weitere kleinere Herrschaftsgebiete, welchen die niedere Gerichtsbarkeit oblag, zergliedert. Hierzu gehörten unter anderem das Waldvogteiamt der Grafschaft Hauenstein, die Herrschaft Laufenburg mit Sitz in

¹ Schmitt, (Teil 2), S. 233. Lambert, S. 35.

² Vgl.: Bischof, Der Hotzenwald ..., S. 114/115.

Waldshut, die Waldstädte Laufenburg, Säckingen und Waldshut, das gefürstete Damenstift Säckingen, die Benediktinerabtei St. Blasien, die Herrschaften Wehr, Gurtweil und Obersäckingen unter den Freiherren von Schönau zu Wehr sowie der Niederadelsbesitz der Freiherren Zweyer von Evenbach in Unteralpfen.¹ Daran wird deutlich, wie sehr der von uns betrachtete Raum bis zum Ende des Alten Reichs territorial-politisch uneinheitlich war. Lokale und regionale Zwistigkeiten und Fehden unter den einzelnen Kleinherrschern, aber noch vielmehr die ständigen Kriege zwischen den österreichischen Habsburgern und dem französischen Königshaus sowie der Schweizerischen Eidgenossenschaft ließen das Hochrheingebiet selten für mehr als fünfzig Jahre zur Ruhe kommen. Plünderungen und Zerstörungen, verheerte Felder sowie Krankheiten und Seuchen erschwerten das Leben der hiesigen Bevölkerung massiv. Eine gesunde wirtschaftliche und soziale Entwicklung war unter diesen strukturellen Gegebenheiten unmöglich.

Im nördlichen Kreisgebiet, welches als „Hotzenwald“ bezeichnet wird, existierte bis ins 18. Jahrhundert hinein keine Land- bzw. Handelsstraße von besonderer überregionaler Bedeutung. Dies war unter anderem eine Negativauswirkung der oben geschilderten Verhältnisse, andererseits aber auch der dortigen natürlichen Gegebenheiten, die eine wirtschaftliche Nutzung nur in bescheidenem Maße erlaubten. Dazu zählten nicht nur die klimatischen Voraussetzungen und die Beschaffenheit der Böden,² sondern auch der Verlauf der Schluchten des südlichen Schwarzwalds in Nord-Süd-Richtung. Eine Überquerung dieser natürlichen Hindernisse war deshalb lediglich in deren oberen Bereichen möglich. Ganze Siedlungen auf den Höhenrücken des Hotzenwaldes waren daher lange Zeit von der Außenwelt abgeschnitten. Wichtigste Verbindungslinie der Region war die Straße von Basel nach Schaffhausen, die von Basel bis Laufenburg links des Rheins, von dort ab dann zur Umgehung der sumpfigen Aarenmündung rechtsrheinisch verlief. Vielfach waren Straßen im Winter über Monate hinweg unbenutzbar. Als einzige Möglichkeit blieb daher für eine Verbindung des Hochrheins mit Freiburg lediglich der Weg über Basel. Erst mit der Festlegung des Rheins als Grenze zwischen dem Großherzogtum Baden und der Schweiz

¹ Vgl.: Rothmund, S. 77. Ergänzend sei erwähnt, dass es sich bei den genannten Städten Säckingen, Laufenburg und Waldshut um drei der insgesamt vier vorderösterreichischen Waldstädte handelte. Die vierte und westlichste Waldstadt war Rheinfelden, das heutige Rheinfelden (Schweiz). (Vgl.: Schib, Die vier Waldstädte, S. 227-240)

² Bischof, Der Hotzenwald ..., S. 118/119.

durch Napoleon war die Erfordernis, die rechtsrheinisch verlaufende Strasse für den dort immer stärker zunehmenden Verkehr auszubauen, aufgetreten. Dies war in den Jahren 1812 bis 1818 geschehen. Erst ab der Mitte des 19. Jahrhunderts wurden dann auch die Talschluchten nach und nach für den Verkehr erschlossen. Mit der Asphaltierung der Straßen hatte man ab Ende der 1920er Jahre begonnen.¹ Hinsichtlich seiner verkehrsmäßigen Entwicklung blieb der Hotzenwald aber bis in die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg hinein sichtbar hinter anderen Regionen Baden-Württembergs zurück. Ansätze zur Verbesserung dieser Situation waren immer wieder Gegenstand verschiedener Notstandsprogramme von Bund und Land. Für den Zeitraum von 1952 bis 1966 etwa hatte der Landtag eine Summe von 14 Mio. DM allein für den Straßenbau bewilligt.² Der Eisenbahnbau hatte bereits in der Mitte des 19. Jahrhunderts eingesetzt. Die Hochrheinlinie war ab 1854 in Etappen eingleisig bis Waldshut gebaut und 1856 in Betrieb genommen worden. 1859 wurde die Bahnverbindung Waldshut-Turgi (Schweiz) eröffnet und 1863 die Linie Waldshut-Konstanz fertiggestellt.³ Der schon seit den 1950er Jahren diskutierte zweigleisige Ausbau der Strecke Basel-Waldshut wurde erst Mitte der achtziger Jahre realisiert.

Neben der schlechten Verkehrsinfrastruktur hatte man im südlichen Schwarzwald lange auch unter den Folgen der hier praktizierten Realteilung zu leiden. Betroffen waren Gebäude, Äcker, Weiden und Wälder. Die ehemals geschlossenen Hofgüter lösten sich weitgehend auf. Es entstanden kleine landwirtschaftliche Betriebseinheiten, die angesichts des rauen Klimas und der kargen Böden kaum mehr zur Existenzsicherung ausreichten.⁴ Noch in der ersten Hälfte der siebziger Jahre des 20. Jahrhunderts lag die durchschnittliche Betriebsgröße bei ca. 6 Hektar. Rentabel wären die Betriebe jedoch erst ab einer Größe von zehn Hektar gewesen. Deshalb waren viele Landwirte auf Nebenverdienste in der hiesigen Industrie angewiesen.⁵ Jahrhunderte hindurch lebten die Menschen „auf dem Wald“ wegen

¹ Vgl.: Metz, Rudolf, S. 585-588.

² Vgl.: Bischof, Der Hotzenwald ..., S. 116. Der Bau der Hochrheinautobahn A 98 ist seit längerem ein heftig diskutiertes Thema. Weil für einige Streckenabschnitte bis heute eine verbindliche Trassenführung fehlt und die erforderlichen Gelder nicht Zug um Zug bereitgestellt werden, kommt das Gesamtprojekt gegenwärtig nur schleppend voran. Bis zum Ende des Jahres 2005 sollen eine zweite Tunnelröhre bei Nollingen sowie die Querspange über eine neue Rheinbrücke in die Schweiz fertiggestellt werden.

³ Vgl.: Rothmund, S. 97. Metz, Rudolf, S. 590.

⁴ Metz, Rudolf, S. 179.

⁵ Bischof, Der Hotzenwald ..., S. 119.

dieses Problems teilweise in erbärmlichen Verhältnissen. Ein Kommissionsbericht aus dem Jahre 1746 stellte in diesem Zusammenhang fest:

„Die Fruchtbarkeit in der Grafschaft (Anm. d. Autors: Hauenstein) ist sehr ungleich, wie dann ein Ort, je näher er dem Schwarzwald oder gegen St. Blasien liegt, unfruchtbareres Erdreich hat als die anderen, so gegen den Rhein gelegen seynd. Solchem nach besteht die Nahrung der Hauensteiner mehrenteils in der Viehzucht, und hatten sie vor Zeiten noch einen einträglichen Gewinn durch Verarbeitung und Verkauf des Holzwerks; nachdem aber die Waldungen durch die Menge der Inwohner allgemach eröset worden, so erfolgte es, daß sie gegenwärtig wenig Nutzen mehr davon ziehen können. Woher es aber kommt, daß die Grafschaft mit Untertanen übersetzt ist, mag leicht zu erachten seyn, weilen sie ihre eigentümlichen Höf und Güter in die kleinsten Teil verteilen und zerstücklen, also zwar, daß bisweilen in einem Häusel zwey und mehrere Hausgesessene sich befinden, wodurch sie sich ungemein vermehren und daher einander selbst überlästig machen.“¹

Oftmals wohnten also mehrere Familien in Häusern mit weit heruntergezogenen Stroh- oder Rieddächern,² die im Vergleich zu Lehmziegeldächern wesentlich billiger waren. Dieses Baumaterial konnte im Falle eines Brandes aber nicht nur einem einzelnen Hof, sondern dem gesamten Dorf zum Verhängnis werden. So brannten beispielsweise 1855 in Murg 13 Häuser ab, wodurch 20 Familien mit insgesamt 89 Personen schlagartig obdachlos wurden.³ Derartige Katastrophen plagten die hiesige Bevölkerung zusätzlich und belasteten die ohnehin nicht üppig gefüllten Gemeindekassen.

Wegen der kargen Böden sowie wegen der klimatischen Voraussetzungen war der Anbau von Getreide hinter der Viehwirtschaft zurückgeblieben. Erst mit der Einführung der Kartoffel hatten sich die Engpässe in der Nahrungsmittelversorgung entspannt. Während das Knollengewächs im vorderösterreichischen Raum etwa um 1735 erstmals angebaut wurde, war dessen Einführung im südlichen Schwarzwald erst später, vor allem nach den Erfahrungen des Hungerwinters 1770/71, durch den für die damalige Zeit sehr weitsichtigen Abt Martin II. Gerbert von St. Blasien erfolgt. Noch bis zum Ende

¹ Zit. nach: Metz, Rudolf, S. 611.

² In Norddeutschland: „Reet“, abgeleitet vom althochdeutschen Wort „riot“ = Schilfrohr. (Vgl.: Disch, S. 80)

³ Von 1856 bis 1858 wurde das Dorf entlang der Straße von Waldshut nach Basel wieder neu aufgebaut. Eine Brandkatastrophe noch größeren Ausmaßes ereignete sich 1827 in Bonndorf. Seinerzeit fielen 46 Gebäude den Flammen zum Opfer. (Vgl.: Metz, Rudolf, S. 183)

des 18. Jahrhunderts war die Kartoffel in dieser Gegend zum Hauptnahrungsmittel geworden.¹

Die sprichwörtliche Armut der Menschen zeigte sich unter anderem aber auch darin, dass dringend notwendige kommunale Investitionen unterbleiben mussten, da die Gemeinden nicht über die erforderlichen Geldmittel verfügten. Dies betraf beispielsweise auch das Bildungs- und Schulwesen. Als etwa 1713 in Freiburg eine Normalschule für die zwei- bis dreimonatige Ausbildung der Schulmeister gegründet wurde, erschienen dort nur wenige Lehrer aus dem Hotzenwald, denn vielen Gemeinden fehlte das Geld, ihren Dorfschulmeistern den Lehrgang zu bezahlen. Die Lehrer selbst erhielten im 18. Jahrhundert etwa die gleiche Bezahlung wie ein Bauernknecht. Dies zwang sie vielfach, eine Nebenerwerbslandwirtschaft zu betreiben. Bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts zogen Lehrer wegen fehlender Schulgebäude teilweise von Hof zu Hof, um die Schüler zu unterrichten.² Aus dem Jahre 1820 stammt folgende Klage über das mangelhafte Bildungsniveau der damaligen Lehrkräfte:

„(...) man war zufrieden, wenn sich für das Schulfach Leute meldeten, welche für die Not lesen und schreiben konnten und etwa noch die 4 Rechnungsarten verstanden.“³

Mit dem Bau von Schulhäusern wurde erst ab den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts begonnen. Weitere Neuerungen im Schulwesen erfolgten nach und nach. Die Schulaufsicht lag noch bis zur Einrichtung der Oberschulämter durch die Großherzoglich Badische Regierung im Jahre 1864 bei der Kirche. Frauen waren als Lehrkräfte im Schuldienst erst seit 1880 zugelassen.⁴

Werfen wir nun noch einen Blick auf die Entwicklung des Gewerbes in dem heutigen Waldshuter Kreisgebiet. Bereits seit dem Mittelalter wurden im südlichen Schwarzwald sowie im Hochrheingebiet Wollstoff und Leintuch hergestellt. Nach dem durch den Dreißigjährigen Krieg verursachten Niedergang dieses Gewerbes kam es durch schweizerische Textilkaufleute zu einer gewissen Neubelebung. Sogenannte „Ferber“ lieferten den Heimarbeitern rechts des Rheins

¹ Vgl.: Ebd., S. 611.

² Ebd., S. 255/256.

³ Zit. nach: Ebd., S. 255.

⁴ Vgl.: Ebd., S. 256/257.

das Rohmaterial, zum Beispiel Rohbaumwolle, das von diesen zu Garn gesponnen und danach größtenteils zu Textilien weiterverarbeitet wurde. Die fertigen Erzeugnisse nahmen die „Ferber“ bei ihren ständigen Besuchen gegen Bezahlung wieder mit in die Schweiz. Dort wurden sie von den Kaufleuten gewinnbringend weiterveräußert.¹ Für viele Menschen am Hochrhein und auf dem Hotzenwald war dies eine willkommene Gelegenheit, ihr karges Einkommen aufzubessern. Gleichzeitig profitierten die schweizerischen Unternehmen von den rechtsrheinischen Bedingungen. Denn die verarmte Bevölkerung war gezwungen, sich zu teilweise beschämend niedrigen Löhnen zu verdingen. Von einer Textilindustrie im eigentlichen Sinne konnte allerdings erst seit der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts gesprochen werden. Wiederum ging die Initiative von der Schweiz aus, doch diesmal aus ganz anderen Motiven. Mit dem Beitritt Badens zum Deutschen Zollverein 1836 drohte der bisher relativ rege grenzüberschreitende Warenverkehr am Hochrhein mit der Erhebung hoher Zölle an der Zollvereinsaußengrenze massiv gehemmt zu werden. Daher gründeten kapitalkräftige schweizerische Unternehmer jenseits des Rheins, also im grenznahen Zollvereinsgebiet, Tochtergesellschaften mit mehr oder weniger eigenständiger Geschäftsleitung. Diesen stand der Absatzmarkt des Zollvereins in seiner Gänze von Basel bis Königsberg im wahrsten Sinne des Wortes „unbeschränkt“ offen.²

Wie gesehen, belegte die metallbe- und verarbeitende Industrie in den fünfziger Jahren des 20. Jahrhunderts hinsichtlich ihres Anteils an den insgesamt industriell Beschäftigten hinter der Textilindustrie den zweiten Platz. Ursächlich für deren Entstehung und Wachstum war aber weniger die Verfügbarkeit von entsprechenden Erzvorkommen, sondern wohl eher die Nutzung des von den Flusskraftwerken der Region erzeugten Stroms. Dessen ungeachtet hatte der Bergbau im südlichen Schwarzwald eine gewisse Tradition. Neben der Acker- und Weidewirtschaft war die Herstellung der hierzu notwendigen Holzkohle für viele Menschen „auf dem Wald“ die wichtigste Einkommensquelle. Einen massiven Anstieg des Holzverbrauchs war in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts zu verzeichnen, als, unter militärischen Erwägungen von der Vorderösterreichischen Regierung begünstigt, eine Eisenhütte in Albbuck gegründet wurde.³ Zunächst im

¹ Ebd., S. 617-619.

² Gemmert, S. 266.

³ Vgl.: Metz, Rudolf, S. 602-604.

Besitz der Basler Familien Merian und Burkhard, waren die Betriebsstätten im Jahre 1796 an das Kloster St. Blasien übergegangen und nach Auflösung des dortigen Konvents im Zuge der Säkularisierung weiter an den Badischen Staat. Das zur Produktion nötige Eisenerz wurde damals hauptsächlich aus dem Klettgau (Jestetten, Baltersweil, Grießen) geliefert, das Holz zur Verhüttung kam aus dem gesamten Hotzenwald sowie aus der Gegend um Nöggenschwil. Gemeinsam mit den beiden Filialbetrieben in Tiefenstein und St. Blasien avancierte das Albbrucker Werk im 19. Jahrhundert zur bedeutendsten Produktionsstätte von Roheisen im Großherzogtum Baden und erlebte um 1850 seine Blütezeit. Schwierigkeiten auf den Absatzmärkten, vor allem aber die Konkurrenz wesentlich günstigeren Eisens aus dem Rheinland und aus England, beendeten die Ära der Eisenproduktion am Hochrhein abrupt. 1866 wurde die Eisenhütte in Albbruck stillgelegt.¹ Einem zeitgenössischen Bericht entnehmen wir:

„Übrigens leistet dieser Fluß (Anm. d. Autors: die Alb) der Gegend gute Dienste, denn nachdem er viele Wiesentäler bewässert, manche Mahl- und Sägmühle in Bewegung setzt, schmackhafte Forellen liefert, treibt er auch die Hammerschmiede zu Kutterau und das schöne Eisenwerk zu Albbruck, für welches er auch aus dem st. blasischen Gebirge das nötige Holz führt. Ein Jahr vorher wird das Holz gefällt und gespalten, zur Winterzeit aber durch Schlitten und Stangenkanäle, die man Risen heißt, ab den Bergen an bequemen Stellen zusammengehäuft; schwillt nun im Frühjahr durch geschmolzenen Schnee das Wasser an, so werden 20.000 Klafter Holz in den Albfluß geworfen und mit vieler Mühe nach Albbruck geflößet.“²

4.3 Das schweizerische Einzugsgebiet

Wie für die deutsche Seite waren auch für die Schweiz unter Zugrundelegung jeweils unterschiedlicher Planungsdaten eine Reihe von Vorschlägen entstanden, welche Ausdehnung das dortige Einzugsgebiet der Hochrheinschiffahrt annehmen könnte. Beispielhaft sei an dieser Stelle lediglich auf die in den Berichten des Schweizerischen Bundesrates an die Bundesversammlung von 1956 und 1965 vorgestellten Bereiche eingegangen. Der Bericht des Bundesrats über die Frage der Schiffbarmachung des Hochrheins von 1956, welcher alle weiteren schweizerischen Binnenschifffahrtsprojekte in seinen Betrachtungen ausge-

¹ Vgl.: Rothmund, S. 97/98.

² Zit. nach: Metz, Rudolf, S. 603.

schlossen hatte, sah das Schwergewicht der wirtschaftlichen Auswirkungen des Schifffahrtsprojekts eindeutig in der nordöstlichen Schweiz. Umgrenzt von einer imaginären Linie, ausgehend von Koblenz am Hochrhein, über Brugg, Aarau, Luzern, Sarnen und Engelberg im Westen und von dort nach Osten verlaufend über Chur bis zur schweizerisch-österreichischen Landesgrenze konnte ein Gebiet von etwa einem Drittel der gesamtschweizerischen Fläche bestimmt werden.¹ Der Bericht von 1965 hingegen zeichnete – allerdings nur in dieser Hinsicht – ein noch positiveres Bild. In Verlängerung der zuvor erwähnten, von Koblenz ausgehenden Westgrenze würde sich der Einflussbereich über Engelberg hinaus bis in den Norden des Tessins hinein ausdehnen und nach Osten nahezu das gesamte Kantonsgebiet von Graubünden umschließen. Diese Annahme galt sowohl für den Fall des Vollausbau des Hochrheins bis zum Bodensee (Planungsfall R) als auch für einen Teilausbau lediglich bis in den Raum der Einmündung der Aare in den Rhein (Planungsfall K). Unter Berücksichtigung eines eventuellen Ausbaus der Aare bis zu den westschweizerischen Juraseen wurde – wiederum unterschieden nach der Vollausbau- (Planungsfall AR) und der Teilausbauvariante (Planungsfall A) – für die von beiden Schifffahrtsstraßen abgedeckte Einflusszone ein Gebiet ermittelt, welches, abgesehen von einem von den Basler Häfen stark dominierten Bereich im Großraum Basel sowie des größten Teils des Tessins und des östlichen Wallis, im Wesentlichen die gesamten Schweiz umfasste. Das Einzugsgebiet der ebenfalls geplanten Aareschifffahrt soll jedoch nicht Gegenstand unserer Betrachtungen sein. Vielmehr interessieren uns die von der Hochrheinschifffahrt alleine erwarteten Auswirkungen. Den diesbezüglichen Gebietsvorstellungen beider Berichte ist aber gemein, dass der Nordosten der Schweiz hauptsächlich Profiteur der Wasserstraße gewesen wäre.²

Bei genauerer Analyse fällt allerdings auf, dass diese Zone in den fünfziger und frühen sechziger Jahre unübersehbare Strukturunterschiede aufzuweisen hatte. In ähnlicher Weise, wie wir das deutsche Einzugsgebiet hinsichtlich seiner Wirtschaftsstruktur in einen westlichen und einen östlichen Teil differenzieren konnten, lässt sich auch die von uns betrachtete Einflusszone in der Nord- und Nordostschweiz in einen westlichen (Kantone Aargau, Zürich, Schaffhausen) und einen östlichen Teil (Kantone St. Gallen, Thurgau, Appenzell) unterscheiden. Im

¹ Vgl.: Bericht des Bundesrates ... (1956), S. 35.

² Vgl.: Bericht des Bundesrates ... (1965), S. 107-110.

Gegensatz zu den auf der deutschen Seite vorgefundenen Verhältnissen hatte das Schwergewicht der Textilindustrie nicht im Westteil gelegen, sondern im Osten (v.a. Kantone St. Gallen und Thurgau). Der westliche Bereich hingegen wurde eher von der Metallindustrie dominiert. Demgemäß wurde dieser als industriell höher entwickelt empfunden, während die ostschweizerischen Kantone als sich von wirtschaftlichen Krisen nur mühsam erholend wahrgenommen wurden.¹ Eine starke und relativ vielseitige Industrie war für den westlichen Teil des schweizerischen Einzugsgebiets stets kennzeichnend und garantierte eine gewisse Konjunkturreistenz. Trotz der relativ großen Bedeutung der Metallindustrie wollte man von einer einseitigen Branchenstruktur nicht sprechen. Aber selbst, wenn eine solche Einseitigkeit vorgelegen hätte, wäre die materialintensive Metallindustrie trotzdem noch immer wesentlich krisenunempfindlicher gewesen, als die in der ostschweizerischen Wirtschaft stark vertretene arbeitsintensive Textilindustrie. Diese war für einen gesamtwirtschaftlichen wie branchenspezifischen Abschwung weit mehr anfällig. So sehr das westliche Einzugsgebiet hinsichtlich seines wirtschaftlichen Standes und seiner Möglichkeiten nach außen einen insgesamt positiven Eindruck vermittelte, lagen im Innern doch gewisse lokale Strukturunterschiede vor. Während beispielsweise die Stadt Baden einen relativ hohen Industrialisierungsgrad und zudem den höchsten Beschäftigtenanteil in der Metallindustrie im gesamten Kanton Aargau aufweisen konnte, war das aargauische Rheintal im Gegensatz dazu kaum industrialisiert, sondern eher landwirtschaftlich geprägt. Die Zahl derer, die täglich zu den Industriebetrieben in der näheren Umgebung pendelten, lag dementsprechend hoch.² Im Kanton Zürich war der Gegensatz zwischen Zentrum und Peripherie allerdings noch bedeutend größer. Mitte der fünfziger Jahre sollen etwa 50 Prozent der gesamten Wohnbevölkerung des Kantons im Großraum der Stadt Zürich gelebt haben. Außerdem war die Industriekonzentration dort mit ca. 70 Prozent der Betriebe und etwa 65 Prozent der Industriebeschäftigten außerordentlich hoch und zog somit ebenfalls viele Pendler aus dem Umland an.³

¹ Bericht des Bundesrates ... (1956), S. 54.

² Vgl.: Stang, S. 395/396. Borel, S. 438.

³ Vgl.: Bericht des Bundesrates ... (1956), S. 56/57.

Zu den stark industrialisierten Kantonen im schweizerischen Einzugsgebiet war neben Zürich und Aargau allerdings auch Schaffhausen zu zählen. Wie in den beiden vorgenannten Kantonen war die Metall- und Maschinenindustrie auch hier mit großem Abstand zur Textil- und Nahrungsmittelindustrie die führende Branche. Allein 80 Prozent der Maschinen- und 30 Prozent der Metallproduktion waren für den Export bestimmt. Die gesamten Exporte der Schaffhauser Industrie dürften Ende der fünfziger Jahre bei etwa 40 Prozent gelegen haben.¹ Als Industriezentren bildeten sich im Laufe der Zeit die Städte Schaffhausen, Neuhausen und Stein am Rhein wegen der dort verfügbaren Wasserkräfte des Rheins heraus. Im Kantonsinnern konnte lediglich bei Thayngen eine gewisse Industriekonzentration festgestellt werden. Thayngen dürfte besonders von der relativ günstigen verkehrsmäßigen Lage an der Verbindungsstrecke zwischen Schaffhausen und Singen (über Gottmadingen) profitiert haben. Das Hinterland des Kantons dagegen wurde ansonsten eher durch die Landwirtschaft geprägt.² Wegen seines hohen Industrialisierungsgrades und des damit verknüpften hohen Bedarfs an Arbeitskräften wurden stets viele von jenseits der Kantonsgrenzen, vorwiegend aus Deutschland und den Kantonen Zürich und Thurgau, angezogen. Ende 1958 waren nicht weniger als 5.528 ausländische Arbeitnehmer im Kanton Schaffhausen beschäftigt.³

Mit zunehmender Prosperität stieg im Laufe der Zeit auch die Bevölkerungszahl des Kantons an. So konnte in der Dekade von 1950 bis 1960 ein Zuwachs von fast 10 Prozent verzeichnet werden. Schon seit den 1890er Jahren lagen fast durchgehend steigende jährliche Zuwachsraten vor. Diese standen im engen Zusammenhang mit der rasanten industriellen Entwicklung Schaffhausens seit der späten zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Vor allem der Nutzung der Wasserkräfte des Rheins seit den 1860er Jahren hatte man es zu verdanken, dass sich der Kanton Schaffhausen zu einem der am stärksten industrialisierten Gebiete der Schweiz überhaupt hatte entwickeln können.⁴

¹ Bächthold, S. 212.

² Ebd.

³ Ebd.

⁴ Ebd.

Stellen wir für den westlichen Teil des von uns betrachteten schweizerischen Einzugsgebiets der Hochrheinschifffahrt nochmals fest: Die dortigen Kantone verfügten zwar über einen beachtlich hohen Industrialisierungsgrad. Im Innern krankten diese Kantone jedoch an nicht zu übersehenden Strukturproblemen. Der Gegensatz zwischen Zentrum (Agglomeration) und peripherer Außenzone trat vor allem im Kanton Zürich deutlich zu Tage. Solche Diskrepanzen mussten zwangsläufig eine Dezentralisierung der Wirtschaft und damit in der Folge eine Entflechtung der bestehenden Agglomerationsräume nach sich ziehen. Struktur- und Landesplanung waren gefordert. Dessen war man sich auf Bundes- und Kantonsebene durchaus bewusst. Bereits in seinem Bericht an die Bundesversammlung über die Frage der Schiffbarmachung des Hochrheins von 1956 hatte der Bundesrat im Zusammenhang mit seinen Betrachtungen über die schweizerische Gesamtwirtschaft die Überwindung des als nachteilige Folge früherer Industrialisierungsperioden verstandenen überproportionalen Städtewachstums als wichtiges Ziel der schweizerischen Landesplanung hervorgehoben.¹ Mit diesem Problem relativiert sich das in der Literatur vielfach vorzufindende Bild jener Region, demzufolge Wachstum und Prosperität eindeutig im Vordergrund stehen. Ob und inwieweit die geplante Hochrheinschifffahrt der Beseitigung dieser Probleme dienlich gewesen wäre, bleibt offen. Diese Frage ist nicht Gegenstand der vorliegenden Arbeit.

Die Nordostschweiz hatte im Gegensatz zu dem eben behandelten Gebiet mit ganz anderen strukturellen Problemen zu kämpfen. Schon seit dem 16. Jahrhundert galt die Ostschweiz als eine vom Textilgewerbe geprägte Region. Bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts bildete sich sogar eine ansehnliche Textilindustrie heraus. So war der Bestand an Stickmaschinen mit 21.171 – allein im Kanton Appenzell gab es etwa 2.700 Handstickmaschinen – im Jahre 1910 bemerkenswert hoch.² Die Textilbranche war jedoch, wie an anderer Stelle schon erwähnt, wegen ihrer hohen Arbeitsintensität äußerst krisenanfällig. Dies hatte sich gerade in der Folge beider Weltkriege und der depressiven Zwischenkriegszeit spürbar gezeigt. Bis zu den fünfziger Jahren war ein dramatischer Rückgang der Beschäftigtenzahl in der Textilindustrie zu verzeichnen. Vor allem die im Kleinunternehmertum organisierte Stickereiindustrie wurde hart getroffen. Die Gesamtzahl der

¹ Bericht des Bundesrates ... (1956), S. 72.

² Ebd., S. 55, 130.

Stickmaschinen in der Nordostschweiz reduzierte sich bis 1950 auf gerade 1.600 (Kanton Appenzell: nur noch ca. 240 Maschinen). Dennoch war der Anteil der Textilarbeiter an der Gesamtzahl der Industriebeschäftigten in den fünfziger Jahren mit rund 60-65 Prozent immer noch sehr hoch. Hierbei sei allerdings anzumerken, dass auch die Metall- und Maschinenindustrie hinsichtlich der Beschäftigtenzahl sehr stark aufgeholt hatten (1950: ca. 32 Prozent).¹ Bezüglich der Zunahme des Fabrikpersonals insgesamt im Zeitraum von 1911 bis 1962 lagen die ostschweizerischen Kantone mit Ausnahme von Graubünden unter dem schweizerischen Durchschnitt von knapp 130 Prozent. Der Durchschnittswert für die Ostschweiz (Appenzell, St. Gallen, Thurgau, Graubünden) betrug mit ca. 70 Prozent gerade etwas mehr als die Hälfte.² Infolge der Strukturkrise in der Ostschweiz setzte eine massive Abwanderung von Arbeitskräften in Städte und Kantone mit weit vielseitigeren Arbeitsmöglichkeiten ein. Die Bevölkerung der Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Außerrhoden war deshalb von 1911 bis 1960 absolut zurück gegangen. Die Einwohnerzahl der Kantone St. Gallen, Thurgau und Graubünden hatte demgegenüber in derselben Zeitspanne zugenommen, das schweizerische Mittel der Bevölkerungszunahme (45 Prozent) konnte allerdings bei weitem nicht erreicht werden. Der Mittelwert für die Ostschweiz betrug gerade 13 Prozent und wurde lediglich von Thurgau und Graubünden (etwa 23 bis 25 Prozent) übertroffen. St. Gallen lag ziemlich genau im ostschweizerischen Durchschnitt. Der Kanton Zürich wies dagegen eine fast 90 prozentige Steigerung auf. Während also auf der einen Seite einige Kantone Wanderungsverluste erleiden mussten, konnten andere zum Teil beträchtliche Bevölkerungsgewinne verbuchen.³ Die hier erwähnte Abwanderungstendenz aus der Ostschweiz in die prosperierenden Wirtschaftszentren des Landes war auch noch in den frühen sechziger Jahren feststellbar. Diese Entwicklung war vor allem deshalb für die betroffenen Kantone sehr schmerzhaft, weil damit qualifizierte Arbeitskräfte verloren gingen, die für ein Wiedererstarken der dortigen Wirtschaft dringend nötig gewesen wären. Die Stellen konnten nur durch Fremdarbeiter neu besetzt werden.⁴

¹ Ebd.

² Bericht des Regierungsrates des Kantons St. Gallen ..., S. 39.

³ Ebd., S. 39/40.

⁴ Bürgi, Die Bedeutung für die Ostschweiz, S. 43.

In verkehrsmäßiger Hinsicht war die Ostschweiz im Laufe der Geschichte in eine unvorteilhafte Randlage gegenüber dem wirtschaftlichen Schwerpunkt der Schweiz geraten. Der Verlust von Handelspartnern in Osteuropa als Folge der beiden Weltkriege hatte dazu geführt, dass die Ostschweiz nun nicht mehr vom Ost-West-Handel durchflossen, sondern durch die nunmehr von Nord nach Süd verlaufenden Handelsströme allenfalls noch tangiert wurde. Diese Entwicklung hatten die ohnehin schon in starkem Wachstum begriffene Zentralschweiz (vor allem Zürich) zum eigentlichen Wirtschaftszentrum der Schweiz werden lassen und die Nordostschweiz in die Peripherie verwiesen. Die Entfernung zu den Basler Häfen war zu groß und die Frachtkosten zu hoch, um zumindest auf dem Transportsektor Vorteile zu erlangen.¹

Die immer wieder auf die Ostschweiz wie schwere Schicksalsschläge hereinbrechenden Wirtschaftskrisen und Strukturveränderungen hatten in der Bevölkerung offensichtlich auch zu einer resignativen Haltung geführt. Schon in der Mitte der fünfziger Jahre hatte ein Gutachten des Seminars für Verkehrspolitik an der Handelshochschule St. Gallen auf die besondere Wirtschaftsgesinnung der ostschweizerischen Kantone im Vergleich zur Westschweiz hingewiesen. Während für das westliche Einzugsgebiet, insbesondere für die Kantone Zürich und Aargau, ein verstärkter Optimismus aufgrund des dort ungebrochen stattfindenden Wachstums festgestellt werden konnte, welcher das auf Expansion gerichtete Denken und Handeln der Industrie beflügelte, machte sich in der Unternehmerschaft der ostschweizerischen Kantone (St. Gallen, Appenzell und Thurgau) eine spürbar depressive Haltung breit. Die Folgen der erwähnten Krisen konnten somit psychisch noch nicht als überwunden angesehen werden.²

Werfen wir zur genauen Begründung der in den fünfziger und frühen sechziger Jahre vorgefundenen Verhältnisse einen Blick auf einige Facetten der schweizerischen Wirtschaftsgeschichte. Eine spezielle wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz hatte erst im ausgehenden Mittelalter begonnen, also zu der Zeit, als sie faktisch aus dem Reichsverband ausgeschieden war. In wirtschaftlicher wie sozialer Hinsicht hatte sie bis dahin keine Sonderstellung besessen, sondern war – gemessen an den damaligen Verhältnissen – Teil der

¹ Ders., Förderung St. Gallens durch aktive Verkehrspolitik, S 26. Bericht des Bundesrates ... (1956), S. 58/59.

² Vgl.: Bericht des Bundesrates ... (1956), S. 54.

oberdeutschen Wirtschaft. Das Wirtschaftsgebiet der Schweiz im Mittelalter entsprach im Wesentlichen der heutigen Deutschschweiz bzw. einem Gebiet, das dem Territorium der Eidgenossenschaft im 15. Jahrhundert weitgehend entsprach. Freiburg und Biel, in der französischsprachigen Westschweiz gelegen, konnten ebenfalls dem oberdeutschen Wirtschaftsraum zugerechnet werden. Genf hingegen zählte eindeutig zum französischen Wirtschaftsbereich. Nach Süden bildeten der Hauptkamm der Alpen sowie die Wasserscheide zwischen Rhein und Po auf natürliche Weise die Grenze.¹ Erst mit der fortschreitenden wirtschaftlichen Erschließung des nördlichen und östlichen Mitteleuropas avancierte der gesamte oberdeutsche Raum zum Kerngebiet der europäischen Wirtschaft. Seine Entwicklung wurde durch den nunmehr zunehmenden Transitverkehr wesentlich begünstigt. Von bedeutenden Handelsstraßen durchzogen oder tangiert war die Aufnahme wichtiger wirtschaftlicher Beziehungen mit anderen Regionen dies- und jenseits der Reichsgrenzen möglich. Insbesondere profitierte der Messehandel von dieser Entwicklung. In Frankreich hatte man in dieser Hinsicht schon sein langem auf eine große Tradition zurückblicken können (z.B. in der Champagne) und schon im 13. Jahrhundert erreichte das dortige Messewesen seine Blütezeit. Die für den deutschen Wirtschaftsraum zentral gelegene Stadt Frankfurt dagegen gewann erst im 14. Jahrhundert für den Handel an Bedeutung. Auch die oberdeutsche Wirtschaft profitierte von Frankfurt als Messeort. Selbst die Händler eher unbedeutender Städte und Gemeinden der deutschsprachigen Schweiz (z.B. Brugg, Zofingen, Klingnau, Winterthur, Dießenhofen) trieben über die an Rhein und Main gelegene Stadt Handel. Vorteilhaft war das Zusammentreffen mit Geschäftspartnern aus dem gesamten Norden und Osten des Reichs, von den Niederlanden bis Danzig. In der Schweiz selbst hatte sich später Genf zu einem wichtigen internationalen Umschlagsplatz für Güter aller Art entwickelt. Zurzach, direkt am Hochrhein in unmittelbarer Nachbarschaft zu Koblenz gelegen, war von allen oberdeutschen Messestandorten der kleinste, allerdings für die Schweiz von relativ großer Bedeutung. Zu seinem Einzugsbereich gehörte in der Hauptsache der heutige südwestdeutsche Raum.²

¹ Vgl.: Ammann, S. 112/113.

² Vgl.: Ebd., S. 116/117, 125-128.

Wie gesehen, lagen zwischen dem westlichen und dem östlichen Teil des von uns betrachteten potentiellen Einzugsgebiets der Hochrheinschifffahrt spürbare strukturelle Unterschiede vor. Diese sind das Ergebnis eines Jahrhunderte währenden Prozesses und können daher in einem wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Rückblick verdeutlicht werden. Ein Blick auf die Entwicklung der schweizerischen Landwirtschaft macht deutlich, dass die Eidgenossenschaft in vorindustrieller Zeit in nicht unerheblichem Maße Netto-importeur war. Die insgesamt für den Landbau zu kargen Bedingungen, d.h. der felsige Untergrund und das ungünstige Klima, hatten beispielsweise zur Folge, dass sich die Schweiz nie zu einem typischen Anbaugebiet für Getreide hatte entwickeln können. Wegen des dennoch vorhandenen Bedarfs musste ausländisches Getreide eingeführt werden. Hatte man sich zunächst nach Westen, d.h. in erster Linie nach dem Elsaß, orientiert, nahmen im Laufe der Zeit die Getreidelieferungen aus dem nördlich gelegenen Schwaben zu. Für den Ackerbau ungeeignet, boten die gebirgigen Gegenden der Schweiz lediglich der Viehwirtschaft Raum. Diese konnte allerdings beachtliche Ausfuhren, hauptsächlich nach Oberitalien, verzeichnen. Weniger für den Export geeignet waren die in der Schweiz angebauten Weine. Die aus den Anbaugebieten am Bielersee, dem mittleren Aargau, dem Zürichsee, um Schaffhausen sowie im Rheintal zwischen dem Bodensee und Mayenfeld stammenden Weine eigener einheimischer Rebsorten waren nicht von besonders hervorzuhebender Qualität, sondern lediglich gewöhnliche Landweine. Höherwertige Weine mussten hingegen aus bedeutenderen Anbaugegenden Europas, etwa dem Elsaß oder aus Südtirol und dem Veltlin („Welscher Wein“) oder gar aus Italien, Griechenland, Südfrankreich und Spanien (teure schwere Südweine), bezogen werden.¹

Aus der durch die natürlichen Verhältnisse vorgegebenen landwirtschaftlichen Nutzung hatte sich manches Gewerbe herausgebildet. Während man sich beispielsweise in der östlichen Schweiz in Folge des vermehrten Anbaus von Flachs der Herstellung von Leinenstoffen zugewandt hatte, entwickelte sich vornehmlich in der Westschweiz (u.a. Freiburg, Bern, Biel, Solothurn) wegen der dortigen Viehhaltung ein ansehnliches Gerbereigewerbe. Produktionen über den eigenen Bedarf hinaus erlaubten einen Export in gewissen Mengen. Dies galt auch für die Zentren der Leinenherstellung in St. Gallen und im Thurgau. Die Stadt St.

¹ Ebd., S. 118/119.

Gallen hatte sich unter Einbeziehung ihres Umlandes seit Mitte des 14. Jahrhunderts im Leinengewerbe einen hervorragenden Ruf erworben und bis etwa 1450 Konstanz als führenden Standort Oberdeutschlands abgelöst. Schweizerische Leinenprodukte waren im europäischen Handel durchaus gefragt. Kunden in Polen, Oberitalien, Frankreich und Spanien sorgten für permanenten Absatz. Abgelöst wurde das Leinengewerbe in dem Maße, wie in der Textilweiterverarbeitung die feinere Wolle aus England und Schottland sowie spanische und italienische Baumwolle als Rohprodukte verwendet wurden.¹

Neben der Ostschweiz hatte sich auch in anderen Gegenden des Landes ein gewisses Textilgewerbe herausbilden können. Im Gegensatz zur Ostschweiz war dieses jedoch mancherorts wieder zugrunde gegangen. Beispielsweise erlebten die Textilproduzenten in Freiburg nach einer Blütezeit im 14. und 15. Jahrhundert ihren Niedergang gegen Ende des 15. Jahrhunderts. Andererseits gab es Gegenden, wo sich die Textilherstellung im Laufe der Zeit durch Spezialisierung gewandelt hatte. In Zürich etwa verstand man sich im 14. und 15. Jahrhunderte auf die Produktion von Seidenstoffen, welche bis nach England Absatz fanden. Ähnliches galt auch für Basel, wo sich bis ins 15. Jahrhundert hinein Betriebe der Woll- und Baumwollverarbeitung fanden, dann aber auch hier die Seidenverarbeitung aufkam. Insofern kann gefolgert werden, dass die Textilbranche in der Schweiz sicherlich schon in vorindustrieller Zeit von besonderer Bedeutung, je nach Region allerdings unterschiedlich ausgeprägt und spezialisiert war und daher auch in unterschiedlichem Umfang am Handel teilnahm. Die ostschweizerische Leinenproduktion besaß immerhin an der gesamten Leinenherstellung Oberdeutschlands einen beachtlichen Anteil.²

Infolge der Tatsache, dass die Schweiz kaum über nennenswerte Rohstoffvorkommen verfügte, waren Bergbau und Metallherstellung nur in einigen Gegenden vorzufinden und selbst dort, wo Eisenerz abgebaut wurde, besaß selbiges keine besondere Qualität. Die erzeugten Produkte dienten in der Hauptsache der Eigenversorgung. Über die eigene Region hinaus hatten lediglich die Eisenproduktionen um Chur („Chur-Stahl“) und im vorderösterreichischen Fricktal einen gewissen Ruf erworben. Größere eisenherstellende Betriebe am

¹ Ebd., S. 120-122. Vgl.: Krucker, Wirtschaftsgeographie ..., S. 126/127.

² Vgl.: Ammann, S. 121-125. Vgl.: Krucker, Wirtschaftsgeographie ..., S. 127.

Hochrhein sind urkundlich für das 13. und 14. Jahrhundert erwähnt. Zentrum der fricktalischen Eisenherstellung war Laufenburg. Beidseits des Rheins existierten Eisenhämmer. Bis zum generellen Niedergang der Laufenburger Eisenerzeugung ab dem Dreißigjährigen Krieg wegen des Mangels an Erz und der zunehmenden Konkurrenz (Kandern im Markgräflerland, Fürstenberg, Klettgau, Schaffhausen) fand das Eisen vom Hochrhein rheinabwärts sowie in der Eidgenossenschaft Absatz. Gesamthaft war man in der Schweiz jedoch auf die Einfuhr von Eisenerzeugnissen in der Hauptsache aus Kärnten und Norditalien angewiesen.¹ Eingeführt wurde in großen Mengen auch Salz. Hierbei war man sogar vollkommen von ausländischen Lieferungen (Freigrafschaft Burgund, Tirol, Salzburg) abhängig. Im Gegensatz zur Eisenherstellung hatte diese Notwendigkeit nicht deshalb bestanden, weil man nicht über Salzvorkommen verfügt hätte, sondern weil die durchaus ergiebigen Salzlagerstätten der Nordschweiz entweder noch nicht bekannt oder die Abbaumethoden noch nicht ausgereift genug waren, dass sich eine Förderung gelohnt hätte. Im Prinzip verdankte die Schweiz ihrer verkehrsmäßig günstigen Lage im Herzen Europas als Transitland im Ost-West- und Nord-Süd-Handel letztlich die Verbindung mit wichtigen europäischen Wirtschaftsregionen. Die zu diesen Gegenden aufgenommenen Handelsbeziehungen garantierten über Jahrhunderte hinweg die wirtschaftliche Existenz der Menschen in der Eidgenossenschaft. Aus Burgund bezog man Salz und Wein und lieferte im Gegenzug Tuche (hauptsächlich aus Freiburg). Die kargen Gebirgsgegenden fanden in der Lombardei Absatz für die Produkte aus ihrer Viehhaltung sowie für rauhe Tuche und Leinenwaren. In entgegengesetzter Richtung wurden Wein, Reis, Gewürze, teure hochwertige Tuche und allerlei andere gewerbliche Erzeugnisse geliefert. Die stärksten Handelsbeziehungen bestanden allerdings ins Elsaß und nach Oberschwaben (Wein, Getreide, Tuche) sowie nach Tirol (Salz, Wein). Schweizerische Ausfuhren in diese Gebiete erfolgten hingegen kaum.²

In wirtschaftlicher wie sozialer Hinsicht hatte sich die Schweiz bis zu ihrer Loslösung vom Heiligen Römischen Reich kaum von anderen Gegenden Oberdeutschlands, d.h. des heutigen Südwestdeutschlands unterschieden. Erst seit dem 16. Jahrhundert fand eine immer stärker eigenständig verlaufende

¹ Vgl.: Ammann, S. 119/120. Vgl.: Krucker, Wirtschaftsgeographie ..., S. 131/132.

² Vgl.: Ammann, S. 119-120, 125-127.

Entwicklung statt, die aus heutiger Sicht durchaus berechtigt, von einem schweizerischen Sonderweg zu sprechen. Von entscheidender Bedeutung war dabei ein bislang nicht gekannter privatunternehmerischer Geist. Inmitten religiöser Spaltungen und Glaubenskriege in Europa war die Schweiz für viele Flüchtlinge aus anderen Ländern zum sicheren Refugium geworden. Dabei handelte es sich unter anderem um Kaufleute und Handwerker, die ihr Wissen nunmehr an neuer Stelle zur Entfaltung brachten. In den 1580er Jahren hatten etwa Flüchtlinge aus Frankreich in Genf mit der Produktion von Uhren begonnen. Schon Mitte des Jahrhunderts war auf die Initiative von Vertriebenen aus Norditalien das Seidengewerbe in Zürich ansässig geworden.¹ In ähnlicher Weise, wie die Hugenotten in der Markgrafschaft Brandenburg zu einer Hebung der Wirtschaftskraft beigetragen hatten, waren auch die in der Schweiz aufgenommenen Glaubensflüchtlinge für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes aufgrund ihres handwerklichen und kaufmännischen Könnens sowie wegen ihres auf Innovationen ausgerichteten Spürsinns von erheblichem Nutzen. Der Gedanke, dass Arbeit gottgewollt, ja sogar der von Gott vorgeschriebene Selbstzweck des Lebens überhaupt sei, schien hierbei eine deutliche Rolle gespielt zu haben. Insofern kann die Wirtschaftsgeschichte der Schweiz durchaus als ein Beispiel für den Zusammenhang zwischen Protestantismus und (früh-) kapitalistischer Wirtschaftsweise im Sinne Max Webers verstanden werden. Ähnliche Beispiele finden sich, abgesehen von der englischen Industriegeschichte, auch in dem der Schweiz benachbarten, heute südbadischen, Wiesental, wo in den protestantischen Städten und Gemeinden des unteren Tales (Markgrafschaft Baden) eine viel raschere gewerbliche Entwicklung stattgefunden hatte als in den katholischen Orten der vorderösterreichischen Vogteien im oberen Wiesental.²

Allerdings hatte man nicht allein der Immigration ausländischer Flüchtlinge einen Zugewinn an Know-How zu verdanken, sondern letztlich auch der Tatsache, dass das schweizerische Militärwesen seit dem Mittelalter kampferprobt und damit für seine Erfolge im europäischen Ausland berühmt und begehrt war. Soldaten aus den verschiedenen Kantonen der Eidgenossenschaft versahen im europäischen

¹ von Wartburg, S. 140. Vgl. hierzu auch: Krucker, Wirtschaftsgeographie ..., S. 127.

² Vgl.: Bertelmann, S. 191/192. Vgl.: Weber, S. 370/371. In der Literatur findet sich die Behauptung, die ebenfalls vorderösterreichische Stadt Konstanz habe sich in josefinischer Zeit gegenüber reformierten Einwanderern aus Genf, welche in der Stadt gewerblich tätig werden wollten, sehr reserviert gezeigt. Es brauchte sogar militärischen Druck, um die Konstanzer Bedenken zu beseitigen. (Vgl.: Krucker, Wirtschaftsgeographie ..., S. 120/121).

Ausland ihren Militärdienst. In Frankreich wurden sie sogar mit Privilegien ausgestattet. Hierzu gehörten unter anderem auch eine ansehnliche Besoldung und hohe Pensionen. Nicht selten erwarb man auf diese Weise dasjenige Kapital, welches in der Heimat zum Start in die unternehmerische Existenz eingesetzt wurde. Nicht weniger wichtig waren aber die vielfältigen Beziehungen, die die jungen Offiziere in den Jahren ihrer ausländischen Dienstpflicht knüpfen konnten. Mancher Unternehmer schickte seinen Sohn und Geschäftsnachfolger bewusst zum Militärdienst im Ausland, damit er dort die fremde Sprache und Kultur kennen lernte und dabei zu Weltoffenheit fände. In Kombination mit der zuvor erwähnten, vom Glauben her begründeten Auffassung von Leistung und Besitz entstand wohl eine für die damalige Zeit einzigartige Geisteshaltung. Die Rahmenbedingungen, innerhalb derer dieses spezielle Unternehmertum gedeihen und Erfolge zeigen konnte, waren ebenfalls gegeben. Sehr vorteilhaft war dabei aber, dass es die Schweiz, trotz Entlehnung eigener Soldaten an andere Staaten, geschafft hatte, die in Kriegszeiten verwaisten Absatzmärkte der um die Schweiz herum kämpfenden Staaten in Beschlag zu nehmen. Zudem gaben die langen Friedensperioden als Folge der konsequenten Neutralitätspolitik den inländischen Gewerbetreibenden Sicherheit und somit die Voraussetzung für eine nachhaltige gesunde wirtschaftliche Entwicklung. Hinzu kam aber auch, dass das schweizerische Unternehmertum offenbar ein Gespür für Neuerungen jeglicher Art entwickelt hatte. Man verstand es, sich den sich ändernden Bedingungen und den neu hinzutretenden Chancen zuzuwenden und anzupassen.¹

Der Staat selbst hatte sich in den Fragen der Wirtschaft stets entschieden zurückgehalten und den Unternehmern faktisch alle Freiheiten gelassen, die sie für die Ausübung ihrer Geschäfte benötigten. Seine Zurückhaltung beschränkte sich jedoch nicht allein auf jegliche Reglementierung des Handels und Gewerbes, sondern auch auf sämtliche Förderungsmaßnahmen. Unternehmerischer Individualismus konnte sich so in einem liberalen Wirtschafts- und Sozialgefüge fruchtbar entwickeln und ermöglichte schon im 17. Jahrhundert einen frühen, bisher nicht gekannten Wohlstand. Die Stadt St. Gallen hatte auf diese Weise in vorindustrieller Zeit in der Ostschweiz eine führende Stellung eingenommen. Im Gegensatz zu anderen Städten in der Eidgenossenschaft hatte St. Gallen in seinem Umland kein Untertanenland besessen, d.h. die dort lebenden Bauern arbeiteten

¹ Vgl.: von Wartburg, S. 141/142.

zwar für das in der Stadt ansässige Unternehmertum, waren in politischer Hinsicht aber unabhängig.¹ Rückblickend wird in der Literatur festgestellt:

„Da sie ihr Wirtschaftsgebiet nicht politisch beherrschten, behielt die Organisation der Erzeugung eine unerhörte Freiheit. Jeder konnte sich nach bestem Können einrichten. Der Großbetrieb bedeutete noch nicht Versklavung an der Maschine, sondern Eingliederung in eine lockere Arbeitsgemeinschaft, die sich über das ganze Land verbreitete. Im Wirtschaftsgebiet von St. Gallen konnte jeder emporsteigen in dem Maße, wie er seine Arbeitsleistung steigerte. Der einfachste Arbeiter konnte bei der Bestimmung des Preises mitwirken, er konnte mit seinem Erzeugnis spekulieren, ja, selbst Unternehmer werden.“²

Politisch, wirtschaftspolitisch und kulturell ungehemmt hatten sich während des 17. und 18. Jahrhunderts ausgehend von den protestantischen Städten Handel und Gewerbe in der Schweiz stark entwickeln können. Wie in England und in Belgien zu jener Zeit nahm die Wirtschaftsleistung stetig zu. Dies waren wichtige Grundlagen für die sich immer stärker herausbildende Industrie des Landes. In anderen Gegenden der Schweiz, die überwiegend katholisch waren, z.B. in den Kantonen Aargau und Thurgau, fehlte der genannte Unternehmergeist fast gänzlich. Die Industrialisierung hatte dort dementsprechend verspätet eingesetzt.³ Beide Kantone galten als Untertanenländer, in denen eine selbstständige Entwicklung nicht möglich war. Für die dort herrschenden Stände mussten die Weltgewandtheit und das mit finanzieller Macht ausgestattete Großbürgertum in den protestantischen Gebieten wie eine Bedrohung erschienen sein. Offenheit, Kritik und wirtschaftliche Unabhängigkeit untergruben ihre Machtstellung und mussten daher weitestgehend unterbunden werden. Unterstützt wurden die Stände dort nicht selten durch die Haltung der eigenen Bevölkerung. In ländlichen Gebieten wurde vielfach die Meinung vertreten, das Spinnen von Garn sei etwas *Schandbares*. Mit der Errichtung von Manufakturen und Betrieben würden *Krankheit, Putz- und Verschwendungssucht* unter die Menschen gebracht.⁴

Der Schritt des städtischen Gewerbes über die Stadtgrenzen hinaus ins Umland war erst im 18. Jahrhundert erfolgt. Ursprünglich hatte das Prinzip gegolten, den Dorfbewohner in seiner Funktion als Landmann zu erhalten, während in der Stadt

¹ Ebd., S. 142/143.

² Zit. nach: Ebd., S. 143.

³ Vgl.: Horster, S. 98.

⁴ Vgl.: Krucker, Wirtschaftsgeographie ..., S. 121/122.

Handwerk und Handel ihre Heimat hätten. Im Hintergrund dieser Auffassung hatte die ständige Angst vor jeglichem ländlichen Handwerk gestanden, denn dies hätte die Existenz des städtischen Gewerbes eventuell beeinträchtigen können. Die städtischen Meister im Basler Seidengewerbe hatten daher zu Beginn des 18. Jahrhunderts zwar Bauern im Umland für sich arbeiten lassen und ihre Kundschaft gleichfalls in diesen Gegenden gesucht. Auf der anderen Seite sperrte man sich gegen ein Tätigwerden der Gewerbetreibenden der umliegenden Dörfern innerhalb der Stadtmauern. Lange Zeit wehrten sich die Städte auch, dass sich auf dem Land eigene Zünfte gründeten, denn diese hätten die protektionistische Politik der städtischen Zünfte sicher bald erwidert und die ländlichen Gegenden als ihr eigenes Absatzgebiet deklariert.¹

Weitere Grundlagen für eine intensive Industrialisierung waren im Laufe des 19. Jahrhunderts gelegt worden. Bisherige Tätigkeitsfelder ermöglichten einerseits neue Gewerbebezüge, andererseits führten veränderte Absatzbedingungen zwangsläufig zu einem allmählichen Wandel der Branchenstruktur. So hatten sich im Gefolge der Textilherstellung mancherorts aus Reparaturwerkstätten für die hierfür benötigten Maschinen Maschinenbauunternehmen entwickelt. Auf diese Weise wollte man sich aus der Abhängigkeit von den englischen Textilmaschinenherstellern lösen. Nach und nach wurden aber auch Maschinen produziert, die für andere Gewerbebezüge von Interesse waren. Dies galt insbesondere für Zürich, St. Gallen und Basel. In Zürich war lange Zeit neben der Baumwollspinnerei und -weberei die Seidenindustrie vertreten, in Basel ebenfalls die Bandweberei und Seidenindustrie. In der Ostschweiz hingegen (St. Gallen, Appenzell, Thurgau) die Stickerei. In allen drei Regionen hatte sich im Gefolge der Textilbe- und -verarbeitung die Maschinenindustrie entwickelt. In Basel beispielsweise wurden nach 1900 Dampfmaschinen, Pumpen, Kompressoren, Ventilatoren sowie weitere Arbeitsmaschinen hergestellt. Schon 1873 hatte die Schweiz im Maschinenbau England überholt.² Die Maschinenfabriken in Oerlikon und Winterthur hatten sich vor allem im Lokomotivbau einen hervorragenden Ruf erworben. Die Elektroindustrie hingegen hatte erst mit der Erfindung der Stromfernleitung zugenommen. Mit dem Niedergang der Seidenbandindustrie in Basel fand eine Umorientierung dergestalt statt, dass sich aus der dort ansässigen

¹ Ebd., S. 121.

² Vgl.: von Wartburg, S. 143. Vgl.: Geering, S. 46, 49, 52-54.

Seidenfärberei eine Farbenindustrie herausbildete. Aus dieser entwickelte sich später die chemische Industrie am Rheinknie (seit ca. 1956). In Zusammenarbeit mit der Universität der Stadt sowie der Ärzteschaft formierte sich im Speziellen die Pharmaindustrie. Weitere Verbesserungen auf dem Bildungssektor, etwa der Ausbau des Schulwesens förderten die Bildung von Humankapital.¹

Die Nichtverfügbarkeit heimischer Eisen- und Kohlevorkommen zwang zum Import ausländischer Güter. Vor allem die hohen Frachten ließen dies auf Dauer jedoch unlukrativ erscheinen. In der Westschweiz hatte man deshalb nicht auf eine Massengut verwertende Metallindustrie gesetzt, sondern auf feintechnische Produktionen, vor allem die Uhrenherstellung. Bereits zur Mitte des 19. Jahrhunderts hatte die schweizerische Uhrenproduktion Weltgeltung erlangt. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts noch überwiegend hausindustriell gefertigt, arbeitete um 1900 etwa die Hälfte der in der Uhrenproduktion Tätigen in Fabriken. Ältere Produktionszentren der westschweizerischen Uhrenindustrie waren Genf, Locle, Chaux-de-Fonds und Fleurier. Neuere Zentren waren Biel, Genchen, Solothurn, St. Immer, Tramlingen, Munster, Pruntrut und Le Brassus. Hauptsächlich wegen der unerreichten Präzision hatten sich die schweizerischen Hersteller einen weltweit exzellenten Ruf erworben. Bedeutende Abnehmer der hochwertigen Produkte waren Deutschland, England, Österreich-Ungarn, Russland und Italien. Da die Herstellung präziser Produkte auch die Verfügbarkeit ebenso präzise arbeitender Maschinen und Werkzeuge erforderte, lag die Eigenproduktion derartiger Gerätschaften nahe. In räumlicher Nähe zur Uhrenindustrie, d.h. überwiegend in der Westschweiz, waren dementsprechend Werkzeug- und Maschinenbauunternehmen entstanden. Kurz vor dem Ersten Weltkrieg war die Eisen- und Maschinenindustrie in der Schweiz bereits der fünftgrößte Exportzweig. Die ältesten maschinenproduzierenden Werke befanden sich in Zürich, Winterthur und Rüti. Jüngere Standorte waren Basel, St. Gallen, Baden (Aargau), Arbon, Utzwil, Frauenfeld, Kriens und Genf. Unternehmen der Präzisionsmechanik fanden sich hauptsächlich in Schaffhausen, Zürich, Aarau, Basel, Bern, Neuenburg und Genf.²

¹ Vgl.: von Wartburg, S. 143.

² Vgl.: Geering, S. 56-60.

Damals wie heute hatte die Schweiz vom nahe gelegenen deutschen Arbeitsmarkt profitiert. Schon in vorindustrieller Zeit hatten schweizerische Unternehmer in verlagsmäßiger Organisation Textilien im heutigen südwestdeutschen Raum herstellen lassen. Verlegerzentren waren insbesondere die Städte Basel, Zürich und St. Gallen, in denen das kapitalkräftige Großbürgertum wirtschaftlich wie politisch das Sagen hatte. Während in Zürich und Basel das Schwergewicht auf der Seidenstoff- und Seidenbandweberei lag, dominierte in der Ostschweiz die Herstellung von Baumwollprodukten. Mitte des 18. Jahrhunderts war die Baumwollstickerei St. Gallens bis in den Südschwarzwald vorgedrungen. Durch sog. „Ferger“ wurde die Wolle aus der Ostschweiz zum Spinnen in die Grafschaft Hauenstein (westl. von Waldshut) gebracht. Bei ihren Besuchen nahmen die „Ferger“ das fertige Garn wieder mit in die Schweiz, wo sie gewoben wurde. Von dort aus wurden die fertigen Produkte entweder direkt in den Handel gebracht oder zur weiteren Verarbeitung (Sticken) wiederum auf die rechtsrheinische Seite (z.B. Bonndorf, Stühlingen).¹ 1760 beschäftigte der Basler Unternehmer Thurneisen im südlichen Schwarzwald in Heimarbeit ca. 5.000 Spinnerinnen. Selbst in den Dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts waren noch viele Menschen auf der deutschen Hochrheinseite in den Fabriken schweizerischer Unternehmer tätig. Allein von den insgesamt 30.000 Webstühlen der Zürcher Seidenstoffwebereien wurden schätzungsweise 7.000 in Süddeutschland betrieben. Handelshemmnisse in Form von hohen Zöllen, wie sie bereits seit dem Beitritt Badens zum Zollverein 1836 vorgelegen hatten, machten den bisher eher ungehemmt fließenden Warenverkehr über den Rhein zwar unmöglich. Gleichzeitig zwangen sie die Unternehmer in der Schweiz zu einer neuen Form des Handels, die ihnen erlaubte, das nunmehr von Lörrach im Südwesten Badens bis Königsberg in Ostpreußen zollfreie Vereinsgebiet für sich zu erschließen. Filialbetriebe im Wiesental und entlang des Rheins in direkter Nähe zur Schweiz boten die Chance zur Umgehung der Zollschranken. Gleichzeitig leistete das schweizerische Unternehmertum damit einen wichtigen Beitrag zur Industrialisierung des südbadischen Raumes.² Mit der fortschreitenden Industrialisierung und der Zunahme der Arbeitsmöglichkeiten in den schweizerischen Betrieben setzte allerdings auch die Zu- und Abwanderung von Arbeitskräften ein. Die Bevölkerung von Basel hatte beispielsweise von 1860 bis

¹ Horster, S. 101. Vgl.: Krucker, Wirtschaftsgeographie ..., S. 121, 128-130.

² Horster, S. 98-102.

1920 von 42.552 auf 152.157 um 258 Prozent zugenommen. In Winterthur (mit Vororten) stieg die Bevölkerungszahl im selben Zeitraum um 270 Prozent von 11.484 auf 42.626 und in Schaffhausen um 170 Prozent von 11.161 auf 30.086. In dem Maße, wie sich die Einwohnerzahlen der sich immer stärker herausbildenden Industriestädte rapide erhöhten, mussten einige Gegenden im deutschen und schweizerischen Hochrheingebiet zum Teil starke Rückgänge hinnehmen. Betroffen waren rechtsrheinisch unter anderem die höher gelegenen Schwarzwaldgemeinden, die kleinbäuerlich geprägten Dörfer auf dem Dinkelberg beim heutigen Rheinfeldern (Baden) sowie im Klettgau (östlich von Waldshut). Linksrheinisch erlitten hauptsächlich die Gemeinden im oberen Fricktal und im Thurmündungsgebiet Wanderungsverluste.¹ Damit wird deutlich, dass die nach dem Zweiten Weltkrieg vorgefundenen, stark verdichteten Agglomerationsräume das Ergebnis eines ungehemmt verlaufenen Industrialisierungsprozesses waren. Die Zahlen verdeutlichen außerdem, wie sehr schon in früheren Zeiten die schweizerische Wirtschaft für die deutsche Seite eine zentrale Rolle gespielt hatte.

Wenngleich auf dem rechtsrheinischen Gebiet schweizerisches Kapital in Form von Filialbetrieben investiert und vermehrt werden konnte, so hatte der Beitritt Badens zum Deutschen Zollverein für die Schweiz zunächst auch negative Auswirkungen. Eine Eidgenössische Expertenkommission für Handelsangelegenheiten stellte seinerzeit fest, dass wenn der Handel zwischen dem badischen Oberland und der Schweiz nicht durch die Zölle behindert würde, „(...) wäre Deutschland unsere Kornkammer, weil wir das Getreide von dorthier am wohlfeilsten beziehen und wir würden der süddeutschen agrikolen Bevölkerung die Stoffe zu ihrer Bekleidung liefern, die sie am besten und wohlfeilsten aus der Schweiz beziehen kann. Statt diesen natürlichen, beiden Teilen zusagenden Austausch zu fördern, sucht man durch sogen. Schutzzölle unter der agrikolen Bevölkerung Süddeutschlands mit aller Mühe die Industrie einheimisch zu machen und zwingt die Schweizer, mit vielem Schweiss den teilweise steinigen und unfruchtbaren Boden diejenigen Erzeugnisse abzugewinnen, mit welchen die Natur das nächste Nachbarland überreich gesegnet hat.“²

¹ Vgl.: Krucker, Wirtschaftsgeographie ..., 107-111.

² Zit. nach: Ebd., S. 125/126.

Die Nachteile für die Schweiz schienen zunächst die Vorteile zu überdecken. Bemängelt wurde außerdem, dass in den ländlichen Zonen der Rheinkantone Zürich und Schaffhausen aufgrund des Rückgangs des Rebanbaus das ehemalige Rebland an Wert verloren habe. Die Gerbereien und die Seidenindustrie hätten ihre Absatzmärkte im Norden auf einen Schlag verloren. Nicht wenige forderten zu jener Zeit einen Anschluss der Schweiz an den Zollverein. Da man jedoch befürchtete, dadurch seine staatliche Unabhängigkeit zu verlieren, hatte man vorgezogen, politisch wie wirtschaftlich selbstständig zu bleiben.¹

Eine spezielle wirtschaftliche Entwicklung in der nordöstlichen Schweiz hatte der Kanton Schaffhausen vollzogen. Grund hierfür war seine besondere geographische Lage, da er ausschließlich auf der rechtsrheinischen Seite liegt. Darüber hinaus hatte man es verstanden, den Rheinfall von Schaffhausen, den höchsten Wasserfall Europas, stets zum eigenen wirtschaftlichen Vorteil zu nutzen. Bereits im 11. Jahrhundert hatte Schaffhausen seine Bedeutung als überregionaler Verkehrsknotenpunkt erlangt. Wichtige Handelsverbindungen führten von der Stadt aus in die Schweiz im Süden und in den schwäbischen Raum im Norden. Besonders wichtig war die Anbindung an das große und mächtige Ulm, das insbesondere im Salzhandel eine hervorragende Stellung einnahm. Die Verbindung zwischen Ulm und Schaffhausen über Stockach wurde sogar offiziell als *Post-, Wein- und Salzstraße* bezeichnet. Dabei stammte die Handelsware Wein aus Schaffhausen selbst. Zolltabellen aus der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts geben Aufschluss, dass die Weine aus Schaffhausen und aus dem Breisgau doppelt so viel wert waren als die württembergischen Weine. Als Hauptstapelplatz wird Schaffhausen bereits in der Tuttlinger Chronik von 1047 erwähnt. Daraus kann geschlossen werden, dass die Stadt schon in der damaligen Zeit von einem regen Durchgangsverkehr durchflossen war und vor Ort ein lebhafter Handel betrieben wurde.²

Von außerordentlicher Bedeutung für die Entstehung der Stadt am Rhein war allerdings der etwa 25 m hohe Rheinfall bei der heutigen Ortschaft Neuhausen. Stellte dieses Naturschauspiel in früheren Zeiten für den Handel rheinabwärts ein unüberwindbares Hindernis dar, hatten die Grafen von Nellenburg nur wenig

¹ Ebd., S 124-126.

² Vgl.: Ötli, S. 42/43.

oberhalb der Stromschnellen gezielt Schiffer, Fuhrleute und Handwerker angesiedelt, deren Aufgabe darin bestand, den vorüberziehenden Händlern die Bewältigung des Rheinfalls zu ermöglichen. Zunftmäßig organisiert, hatte dieses Gewerbe wegen seines Monopols der Stadt Schaffhausen zu einem raschen wirtschaftlichen Aufstieg verholfen. Ober- wie unterhalb des Rheinfalls beherrschten die Schaffhauser Fuhrleute die Schifffahrt auf dem Rhein. Oberhalb wurden diverse Massengüter wie etwa Holz, Rorschacher Sandstein, Getreide, Wein und Salz transportiert. Unterhalb des Wasserfalls beförderte man Lieferungen von Eisen und Stahl, Sensen, Salz, Leinwand und Wachs. Hinzu kamen Waren aus Franken (Nürnberg) und Bayern sowie aus dem Bodenseegebiet (Leinwand). In Basel angelangt, verkauften die Schiffsleute ihre Boote in aller Regel. Nur wenige Schiffe verließen die Handelsstadt am Rheinknie weiter flussabwärts.¹

Wie in anderen Gegenden der Schweiz, war es auch in Schaffhausen der unternehmerische Tatendrang einzelner, der der Stadt und dem Kanton die Richtung der weiteren industriellen Entwicklung wies. So hatte der Kupferschmied Johann Conrad Fischer in seiner Gesellenzeit das sich in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts industrialisierende England durchreist. Von den dortigen Vorgängen beeindruckt, gründete Fischer im Jahre 1802 im Mühltal bei Schaffhausen ein kleines Stahlwerk. Als erster Kontinentaleuropäer stellte er Werkzeugstahl her und durchbrach damit das bis dahin bestehende Monopol des englischen Huntsmanstahls.²

Bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts hatte Schaffhausen von der im südwestdeutschen Raum vorherrschenden Kleinstaaterei profitieren können. Der Kanton war inmitten kleiner und kleinster Herrschaften wohlhabend und mächtig. Im Zuge der territorialen Flurbereinigung in napoleonischer Zeit hatten sich diese Bedingungen geändert. Schaffhausen war nunmehr eine Insel, umgeben vom Staatsgebiet des neu geschaffenen Großherzogtums Baden. Da in der Folge aber sowohl auf der schweizerischen als auch auf der badischen Seite die Verkehrsinfrastruktur jeweils für sich geordnet und ausgebaut wurde, konnte der Kanton aufgrund seiner besonderen Lage die Vorteile beider Verkehrsnetze

¹ Ebd., S. 44. Vgl.: Schib, Schaffhausen ..., S. 23/24.

² Vgl.: Schib, Schaffhausen ..., S. 26.

nutzen. Der Eisenbahnbau spielte dabei insbesondere eine wichtige Rolle. Mit ihm wurde in den 1840er und 1850er Jahren die eigentliche Industrialisierung der Stadt eingeleitet. Oberhalb des Rheinfalls wurde 1853 eine Waggonfabrik eröffnet. Ebenfalls in den 1850er Jahren konnte dank einer Erfindung des Uhrmachers Heinrich Moser („Moserdamm“) die Wasserkraft des Rheins in Ansätzen genutzt werden. Der aus dem Aargau stammende Jacob Amsler erfand das Planimeter sowie weitere Präzisionsinstrumente, die später weltweit einen hervorragenden Ruf genossen. Das von Johann Conrad Fischer um 1800 gegründete Stahlwerk im Mühltal entwickelte sich zu einem weltweit agierenden Unternehmen.¹ Bis zum Zweiten Weltkrieg hatte sich eine hauptsächlich in kleinen und mittleren Betrieben organisierte, relativ vielfältige Industrie entwickelt. Die Metallindustrie hatte dabei die Führungsrolle vor der Textilbranche übernommen. Weiterhin waren die Nahrungs- und Genussmittelindustrie, die Bereiche Steine/Erden, Papierproduktion und -verarbeitung sowie die Herstellung von Uhren und Präzisionsgeräten vertreten.²

4.4 Das österreichische Einzugsgebiet

In Bezug auf die Abgrenzung des österreichischen Einzugsgebiets gab es im Verlauf der Jahrzehnte ebenfalls die verschiedensten Auffassungen. Während die eher pessimistischen Betrachter allenfalls Vorarlberg dazuzählten, kamen die Optimisten – und derer gab es durchaus viele – zu dem Ergebnis, dass auch Teile Tirols noch betroffen sein könnten. Schon das Gutachten von Leo Sympher aus dem Jahre 1913 hielt eine Ausdehnung über Innsbruck hinaus durchaus für möglich.³ So optimistisch die meisten Gutachten aber auch sein mochten, so war es dennoch eine Tatsache, dass die eigentlichen wirtschaftlichen Schwerpunkte Österreichs nicht im Einflussbereich der Hochrheinschifffahrt lagen. Für jene Landesteile Österreichs versprach man sich eher über den künftigen Rhein-Main-Donau-Kanal einen effizienteren Anschluss an das internationale Wasserstraßennetz.⁴ Was nun aber den eigentlichen Einzugsbereich der Hochrheinswasserstraße aus österreichischer Sicht, nämlich Vorarlberg, anbelangte, galt es zu

¹ Ebd., S. 26.

² Vgl.: Horster, S. 105.

³ Tolar, S. 105.

⁴ Ender, S. 127.

berücksichtigen, dass dieser eine recht ungleichmäßige Wirtschaftsstruktur aufwies. Die eigentlich prosperierende Zone, auch „Vorarlberger Zentralraum“ genannt, umfasste sowohl das Rheintal als auch den Walgau. Dabei handelte es sich um das Gebiet mit der höchsten Industrie- und Bevölkerungsdichte. Demgegenüber stellten der Bregenzerwald, das große Walsertal und das Klostertal eher das „Hinterland“ dar.¹ Insofern war dieser Bereich in etwa durch dieselben inneren Strukturprobleme gekennzeichnet wie die schon betrachtete deutsche Hochrheingegend am Südhang des Schwarzwalds.

Ähnlichkeiten lagen allerdings auch hinsichtlich der Gewichtung der einzelnen Wirtschaftssektoren und Branchen vor. Wie im deutschen Hochrheingebiet und in der Ostschweiz dominierte auch in Vorarlberg in den fünfziger und sechziger Jahren die arbeitsintensive Textilindustrie. So konnten 1958 von insgesamt 370 Industriebetrieben 214 (58 Prozent) der Textil- und Bekleidungsbranche zugerechnet werden. Von den Ende 1958 29.572 Beschäftigten im Industriesektor gehörten 20.877 Personen (70 Prozent) dem Textil- und Bekleidungsbereich an, wobei vier Betriebe mit einer Beschäftigtenzahl von jeweils mehr als 1.000 zusammen schon ein Drittel dieser erwähnten 70 Prozent auf sich konzentrierten.² Neben der Textil- und Bekleidungsindustrie verfügte Vorarlberg jedoch über weitere Industriezweige. Zu nennen wären etwa die Elektroindustrie, die Maschinen-, Eisen- und Metallwarenindustrie, die Nahrungs- und Genussmittelindustrie, die chemische sowie die Holz- und Papierindustrie.³ Dass 1951 lediglich 18 Prozent der Bevölkerung Vorarlbergs in der Land- und Forstwirtschaft tätig waren und bereits 47 Prozent in den Bereichen Industrie und Gewerbe, lässt sich wohl auf die eher widrigen natürlichen Bedingungen (Klima, Böden) zurückführen, die eine ausgedehnte Landwirtschaftliche Nutzung kaum zuließen. Wegen dieser ungünstigen Voraussetzungen schien sich aber gerade unter der dort ansässigen Bevölkerung ein gewisser Gewerbefleiß herausgebildet zu haben, der sich statistisch letztlich in einem relativ hohen Anteilswert des Produzierenden Gewerbes an der Gesamtbeschäftigtenzahl ausdrückte. Die Bereiche Industrie und Handwerk spielten also eine durchaus bedeutende Rolle. Zugenommen hatte

¹ Vgl.: Krois, S. 157, 162.

² Vgl.: Kammer der gewerblichen Wirtschaft Feldkirch, S. 200/201.

³ Ebd., S. 201.

allerdings auch die Bedeutung des Handels, des Verkehrswesens und nicht zuletzt des Fremdenverkehrs.¹

Trotz der genannten Verhältnisse galt der Vorarlberger Raum dennoch als unterstrukturiert. Die vorhandene Betriebs- und Gewerbestruktur konnte beispielsweise nicht verhindern, dass – ähnlich wie am Hochrhein – eine nicht unbedeutende Zahl von Menschen täglich in die prosperierenden Gebiete der Nordostschweiz, aber auch nach Liechtenstein, pendelte. Besonders anziehend hatten auch hier die im Vergleich zu Vorarlberg wesentlich höheren Löhne und Gehälter gewirkt. Allein im Zeitraum von 1950 bis 1958 hatte eine Verdoppelung (von 1.777 auf 3.952 Pendler) stattgefunden.² Wie wir bereits im Zusammenhang mit dem deutschen Hochrheingebiet gesehen haben war die hohe Zahl von Grenzgängern als ein Charakteristikum für die eher schwach ausgeprägte Wirtschaft des eigenen Landes interpretiert worden. Diesem galt es durch die Stärkung der eigenen Wirtschaftskraft entgegenzuwirken. Die Hochrheinstwasserstraße schien in allen von ihr tangierten Gebieten von Basel bis zum Bodensee die Hoffnung geweckt zu haben, diesem Ziel näher kommen zu können.

Die wirtschaftliche Bedeutung des vorarlberger Raums hatte in früheren Jahrhunderten insbesondere in seiner wichtigen Funktion im Nord-Süd-Verkehr, d.h. als Bindeglied zwischen dem oberdeutschen und dem oberitalienischen Wirtschaftsgebiet, gelegen. Bereits zur Zeit der Römer war die relativ kurze Verbindung über die Alpen zwischen Comersee und Bodensee (in der Verlängerung über den Alpenrhein bis Feldkirch) von Handel und Militär in Anspruch genommen worden. Bedingt durch die große Anzahl von Italienreisenden, insbesondere auch wegen der Vielzahl von Pilgern nach Rom, war im 10. Jahrhundert unweit der Rheinmündung in den Bodensee bei Rorschach ein Markt gegründet worden. Feldkirch war zu einem bedeutenden Hafenplatz am See geworden. Fussach, direkt am Rheindelta gelegen, entwickelte sich zum Ausgangspunkt der Schifffahrt auf dem Alpenrhein oberhalb und unterhalb von Feldkirch. Damit hatte es die bisherige Rolle von Rheinegg übernommen. In ähnlicher Weise wie am Hochrhein die ansässige Bevölkerung von den widrigen Fahrwasserverhältnissen, vor allem den Gefällen und Stromschnellen, profitiert

¹ Ebd.

² Ebd., S. 202.

hatte, indem sie den vorüberziehenden Händlern die Überwindung dieser gefährlichen Stellen ermöglichte, hatten sich auch am Alpenrhein derartige Verhältnisse herausgebildet, indem die dortigen Schiffsleute über ihre Schifffahrtstätigkeit hinaus bei der Überquerung der Alpenpässe eine gleichfalls monopolartige Stellung einnehmen konnten. Die Schiffsleute von Fussach etwa hatten ihren Einfluss auf den Italienverkehr über das Stilfserjoch nach Mailand bis weit ins 19. Jahrhundert hinein ausüben können.¹

Während der Regierungszeit Maria Theresias war die Idee entstanden, die Schifffahrt auf dem Bodensee weiter auszubauen, um die westlich des Sees gelegenen vorderösterreichischen Gebiete enger an das östliche Kernland zu binden. Bregenz sollte in diesem Zusammenhang zu einer bedeutenden Handels- und Verkehrsdrehscheibe werden. Im Laufe des 18. Jahrhunderts war die Stadt am Ostufer des Bodensees zur wichtigsten Hafenstadt am See geworden. Schiffe mit einem Ladevolumen von 150 Tonnen sollten dem künftig erwarteten gesteigerten Transportbedarf gerecht werden. Gleichzeitig war in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts auch die Verkehrsinfrastruktur zu Lande (Straßenbau) intensiviert worden. Den in die künftige Bodenseeschifffahrt gesetzten Hoffnungen und Erwartungen war allerdings im Zuge der napoleonischen Kriege und dem Verlust Vorderösterreichs infolge der territorialen Neuordnung ein jähes Ende gesetzt worden. Folglich hatte auch keine Notwendigkeit mehr bestanden, über Vorarlberg und Bregenz die Verbindung zu den Gebieten westlich des Bodensees zu suchen. Stattdessen musste es seit 1815 gelten, Vorarlberg selbst an den im Osten gelegenen größten Teil des Staatsgebiets der Donaumonarchie zu binden.²

Mit dem Aufkommen der Dampfschifffahrt auf dem Bodensee gegen Mitte des 19. Jahrhunderts waren die zuvor genannten Privilegien der Schiffsleute von Fussach de facto aufgehoben worden. Weil in der damaligen Zeit von Seiten Österreichs keine eigene Dampfschifffahrt betrieben worden war, flossen die Erträge aus dem modernen Schiffsverkehr aber stets ins Ausland ab. Dieser Zustand war allgemein als sehr unbefriedigend empfunden wurden. Dennoch verkehrte das erste österreichische Dampfschiff erst ab 1884 auf dem Bodensee. In gleicher Weise hatte auch die Eisenbahn relativ spät in Vorarlberg Einzug

¹ Vgl.: Burmeister, S. 229-231. Vgl.: Moser, S. 42.

² Vgl.: Burmeister, S. 230.

gehalten. Zwar hatte bereits um 1840 die Stadt Chur in der Ostschweiz einigen Vorarlberger Städten das Angebot unterbreitet, gemeinsam eine Bahnverbindung vom Bodensee über die Alpen nach Norditalien zu schaffen. Allerdings hatten auf österreichischer Seite gewisse Bedenken und Ressentiments bezüglich dieser Entwicklung bestanden. In ähnlicher Weise, wie man sich am Hochrhein lange Zeit gegen die Beseitigung der Hindernisse im Rhein gewehrt hatte, da man einen Verlust der Einkünfte und Privilegien der Fischer und Schiffsleute befürchtete, mussten auch in Vorarlberg die Interessen der noch immer stark am Italienverkehr über die Alpenpässe beteiligten Schiffs- und Fuhrleute aus Fussach berücksichtigt werden. Die Stadt Dornbirn hatte deshalb dem Ansinnen der Stadt Chur eine klare Absage erteilt. Gegen den weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes in Österreich konnte man sich allerdings auch in Vorarlberg nicht ewig wehren. Die alte Passstraße, die jahrhundertlang als einzige Verbindung zwischen dem Bodensee und dem Comersee gegolten hatte, war schließlich durch die Brennerlinie der Bahn abgelöst worden. In der Schweiz war mit dem Bau der Gotthardlinie ebenfalls eine weitere bedeutende Nord-Süd-Verbindung geschaffen worden. Anfangs der 1870er Jahre hatte man mit der Vorarlbergbahn die Verbindung zwischen Lindau und St. Margrethen hergestellt. Komplettiert wurde die verkehrsmäßige Erschließung Vorarlbergs jedoch mit dem Bau der Arlbergbahn, die den Anschluss des westlichen Landesteils an das österreichische Kernland ermöglichte. Mit dieser Entwicklung waren die Vorrechte und Privilegien der Fuhrleute endgültig obsolet worden.¹

Die vorstehenden Ausführungen haben in bemerkenswerter Weise gezeigt, dass in Vorarlberg zum Teil verblüffende Ähnlichkeiten zu den anderen Gegenden des Einzugsgebiets der Hochrheinschifffahrt bestanden hatten. Vor allem in dem von uns schon behandelten deutschen Hochrheingebiet hatten die gleichen Wirtschaftsbranchen Fuß gefasst. Insbesondere im Landkreis Waldshut hatten vergleichbare innere Strukturunterschiede (Industrialisierte Zone – Hinterland) bestanden. Interessant erscheint aber auch die Tatsache, dass sowohl die am Hochrhein als auch am Alpenrhein ansässigen Menschen in früheren Jahrhunderten verstanden hatten, sich die natürlichen Gegebenheiten als Grundlage ihrer wirtschaftlichen Existenz zu Nutze zu machen. Selbst hinsichtlich der wirtschaftlichen Organisation, beispielsweise der Vereinigung der Schiffsleute

¹ Vgl.: Ebd., S. 231/232.

in Zünften zur geordneten Zweckverfolgung und Monopolausübung hatten Gemeinsamkeiten bestanden. Wegen dieser gemeinsamen Voraussetzungen existierten allerdings auch ähnliche Probleme. Vorbehalte und Ressentiments eben dieser zunftmäßig organisierten Schiffsleute hatten sowohl am Hochrhein als auch in Vorarlberg den Einzug moderner Technik – auch im Verkehrswesen – mitunter behindert. In beiden Gegenden waren die Vor- und Sonderrechte der genannten Vereinigungen aber gleichermaßen dem immer stärker seinen Anspruch geltend machenden Fortschritt unterlegen. Mit der Schiffbarmachung des Hochrheins verband man große wirtschaftliche Hoffnungen. Es bleibt zu fragen, weshalb dieses große Infrastrukturprojekt nie in die Tat umgesetzt worden ist. Die nachfolgenden Ausführungen dieser Arbeit sollen Werden und Verfall des Ausbaugedankens näher beleuchten.

5 Zur Entstehung des modernen Projekts der Schiffbarmachung des Hochrheins

5.1 Der Vorentwurf Rudolf Gelpkes und die Organisation der Schifffahrtsbefürworter

Wie im Zusammenhang mit den Ausführungen über die Schifffahrt, Flößerei und Fischerei dargestellt, wurden im Verlauf des 19. Jahrhunderts immer wieder Versuche unternommen, den Rhein oberhalb von Basel durch die Beseitigung der natürlichen Hindernisse (Felsen, Stromschnellen, Wasserfälle) in eine durchgängige Wasserstraße zu verwandeln, um damit der Schifffahrt und der Flößerei zu einem Aufschwung zu verhelfen. Diese Bestrebungen scheiterten zumeist an der Haltung der ortsansässigen Fischer aus Furcht von empfindlichen Umsatzeinbußen durch die geplanten Sprengungen. Unterstützung fanden sie dabei stets durch die Großherzogliche Regierung. In den Kreisen der gewerblichen Wirtschaft war man aber immer weniger bereit, der in anderen Gegenden fortschreitenden Industrialisierung tatenlos zusehen zu müssen, während am Hochrhein vorhandene wirtschaftliche Potentiale ungenutzt brach lagen. In ihrem Jahresbericht für das Jahr 1898 stellte die Handelskammer Konstanz fest:

„Es kommt hier in Betracht eine Korrektion des Rheines von Basel bis Konstanz, welche nach der voraussichtlich in absehbarer Zeit stattfindenden Regulierung des Rheinbettes von Mannheim bis Straßburg und weiter von Straßburg bis Basel, einen Durchgangsverkehr von Rotterdam bis Konstanz und Bregenz ermöglichen würde. Die wirtschaftlichen Vorteile einer solchen Anlage liegen namentlich für die hiesigen Handels- und Industrieverhältnisse so klar auf der Hand (...). Es genügt die Verbilligung der Frachten, welche namentlich eine bedeutend günstigere Kohlenzufuhr zur Folge haben würde; die Steigerung des Wertes der an dem regulierten Rhein gelegenen Grundstücke und die günstige Gelegenheit zur Errichtung industrieller Etablissements hervorzuheben.“¹

Bereits im folgenden Jahr regte die Handelskammer an, eine Vereinigung zur Förderung des Schifffahrtsgedankens auf dem Rhein bis zum Bodensee ins Leben zu rufen. Auf diese Weise sollte, angesichts der voranschreitenden Projektierungen für die Oberrheinschifffahrt, auch die Schiffbarmachung des Hochrheins ins Auge gefasst werden. Industrie, Handel, Gewerbe und Landwirtschaft von Basel bis zum Bodensee würden nach Auffassung der Kammer mit dieser Wasserstraße neue Impulse erhalten. Zudem könnten die Kosten für die Lebenshaltung in besagter Region konstant gehalten oder gar gesenkt werden. In technischer Hinsicht hielt die Handelskammer das Projekt für durchführbar. Da zum damaligen Zeitpunkt der Rheinfluss von Schaffhausen im Allgemeinen aber immer noch – selbst unter Einsatz moderner Strombautechnik – als unüberwindbar galt, wurden solche Vorstellungen bislang als Utopie abgetan.²

Es bedurfte offensichtlich eines Visionärs und Vordenkers, der den Gedanken, den Rhein von Basel bis zum Bodensee schiffbar zu machen, in ein konkretes Projekt formen und unter massivem persönlichem Einsatz das allgemeine Interesse darauf hin lenken konnte. Und nur wenige Jahre nach dem Vorstoß der Handelskammer Konstanz machte mit dem Ingenieur Rudolf Gelpke ein solcher Visionär von sich reden. Der gebürtige Basler hatte nach dem Besuch der Realschule und des Gymnasiums in der Stadt am Rheinknie an der Technischen Hochschule Zürich studiert. Als Ingenieur bei den Zürcher Straßenbahnen beschäftigte er sich zunehmend mit Fragen der Infrastruktur im Allgemeinen. Die Inbetriebnahme des Dortmund-Ems-Kanals sowie die Diskussion um die Errichtung des Mittellandkanals, des Rhein-Herne-Kanals, eines Kanals von Hamburg bis ins Ruhrgebiet und nicht zuletzt die Frage einer schiffbaren Verbindung von

¹ Zit. nach: Braun, Überblick über die Geschichte ..., S. 90/91.

² Vgl.: Braun, Aus der Geschichte ..., S. 9/10. Ders.: Überblick über die Geschichte ..., S. 91.

Hünigen (Elsaß) bis ins Stadtgebiet von Basel hinein zur Verbesserung der Anlieferung von Kohle waren wohl der gedankliche Hintergrund, vor dem Gelpke um die Wende zum 20. Jahrhundert sich Gedanken machte, auf welche Weise die Schweiz als reines Binnenland Zugang zu den großen internationalen Handelshäfen Europas erlangen und damit der Volkswirtschaft des Landes erhebliche Impulse ermöglichen könnte.¹ Aufgrund eigener Studien über die bereits existierenden Strombauten und Hafenanlagen sowie über die Fahrwasserverhältnisse, die er unter anderem auf Besichtigungsfahrten auf dem Rhein durchgeführt hatte, sorgte Gelpke bereits 1902 mit einer Publikation für Aufsehen, da sie die Möglichkeit der Weiterführung der Großschifffahrt über Straßburg hinaus bis nach Basel thematisierte. Das dies auch realisierbar sei, wurde deutlich, als am 24. August 1903 mit der „Justitia“ zum ersten Mal ein Rheindampfer von Straßburg her in Basel eintraf und in den Folgejahren bereits Schleppzüge nach Basel fuhren und dort ihre Ladung löschten. Rudolf Gelpke gilt seither als der Begründer der modernen Basler Rheinschifffahrt.² Er ging allerdings noch einen Schritt weiter, als er ein Jahr später in einer weiteren Publikation sogar die Schifffahrt über Basel hinaus bis zum Bodensee als möglich und durchführbar in Aussicht stellte. Um ein ebenso sichtbares Zeichen zu setzen wie 1903, fuhr Rudolf Gelpke persönlich am 17. September 1907 mit dem Schraubendampfer „Musmacher“ von Basel nach Rheinfelden. Damit sollte für den Einbau einer Großschifffahrtsschleuse bei dem damals im Bau befindlichen Kraftwerk Augst-Wyhlen und für die Weiterführung der Großschifffahrt zunächst bis nach Rheinfelden geworben werden.³

Die Frage der Hochrheinschifffahrt wurde fortan offen diskutiert und stieß in Kreisen der Politik und der Wirtschaft durchaus auf reges Interesse. Seinen Einfluss zu Gunsten der Rheinschifffahrt machte Gelpke in der Folgezeit auch in seiner politischen Funktion als Nationalrat für den Kanton Basel-Stadt in der Zeit von 1917 bis 1935 in Bern geltend. Über die durchgängige Rheinschifffahrt bis zum Bodensee hinaus waren allerdings auch die Verbindung des Genfersees mit

¹ Frey, Jean Richard, Zum Hinschied ..., S. 174.

² Vgl.: Lossnitzer, S. 20. In der „Thurgauer Zeitung“ war im Februar 1917 zu lesen, dass Gelpke die öffentliche Meinung in der Schweiz zur Schifffahrt „bekehrt“ habe. (Bohrmann, S. 143) Für die Bewirtung der Kapitäne, Steuerleute und Matrosen der in Basel eintreffenden Schleppzüge musste Gelpke selbst aufkommen. Auch für die Miete eines Rheindampfers zur Bereisung der Strecke Basel-Straßburg durch den Schweizerischen Nationalrat fand sich kein Sponsor. Gelpke bezahlte hierfür über 2.000 CHF. (Frey, Jean Richard, Zum Hinschied ..., S. 175)

³ Ebd., S. 175.

dem Mittelmeer über die Rhône sowie der Anschluss des Langensees an die Adria ernsthafte Anliegen des Ingenieurs. Über diese Schifffahrtswege konnte die Schweiz die für sie lebenswichtigen Waren und Rohmaterialien erhalten. Deshalb musste der Anschluss an die Weltmeere im *ureigensten Interesse* dieses Landes liegen. Weitere Projekte, mit denen sich Gelpke intensiver befasste, waren deshalb außerdem die Planung einer Hafenanlage bei St. Margrethen, eine Kanalverbindung des Untersees mit der Donau, wodurch ein Zugang für schweizerische Schiffe zum Schwarzen Meer möglich wäre, sowie die Anbindung des Wirtschaftszentrums Zürich an die Rheinschifffahrt durch entsprechende Hafen- und Umschlagsanlagen bei Oerlikon und Schwamendingen.¹

Infolge des durchaus großen allgemeinen Interesses an dem Projekt hatte sich die Organisation der Befürworter in Verbänden relativ rasch vollzogen. Auf Gelpkes Initiative hin wurde bereits 1904 in Basel der „Verein für die Schifffahrt auf dem Oberrhein“ gegründet. 1907 formierte sich in Konstanz die „Internationale Vereinigung zur Förderung der Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee“², welcher zunächst auch eine schweizerische Sektion angehörte.³ Im Vorfeld der Gründung des Konstanzer Verbandes hatten sich die Vorsitzenden der Handelskammern Konstanz, Schopfheim und Villingen, der Oberbürgermeister der Stadt Konstanz, die Bürgermeister von Donaueschingen, Lörrach, Meersburg, Radolfzell, Säckingen, St. Georgen, Schopfheim, Singen, Stockach, Waldshut und Überlingen, der Vorstand des Vereins selbstständiger Kaufleute von Konstanz, der damalige Landtagsabgeordnete und Konstanzer Rechtsanwalt Venedey sowie weitere geschäftsführende Beamte der Konstanzer Handelskammer in den Räumen der Museumsgesellschaft Konstanz am 06. Juli 1907 zu einer Besprechung getroffen.⁴ An der Zusammensetzung dieser Versammlung wird zum einen die sehr enge Verschränkung politischer und gewerblich-industrieller Kräfte zur gemeinsamen Zweckverfolgung deutlich. Zum Zweiten erkennt man aber auch an der Teilnahme von Vertretern weiter entfernter Städte, dass von dem Projekt offenbar schon damals eine besondere wirtschaftliche Tragweite erwartet worden war. In Ermangelung eines verkehrs- und volkswirtschaftlichen Gutachtens waren die genaueren Auswirkungen des geplanten Ausbaus aber nicht einmal annähernd

¹ Vgl.: Ebd., S. 175/176.

² Diese Vereinigung war gewissermaßen die Vorgängerorganisation des nachmaligen Rheinschifffahrtsverbandes Konstanz.

³ Vgl.: Braun: Aus der Geschichte ..., S. 10-14.

⁴ Vgl.: Ders., Überblick über die Geschichte ..., S. 92.

einzuschätzen. Scheinbar hatte aber schon die mittlerweile in Gang gekommene allgemeine Diskussion um das Projekt auch solche Kreise angesprochen, die sich von der Wasserstraße auch nur im Entferntesten gewisse Impulse erhofften.

Wegen der Bedeutung des Schifffahrtsprojekts sowohl für das deutsche als auch für das schweizerische Hochrheingebiet hatten sich im Zuge der Gründung der Konstanzer Schifffahrtsvereinigung dieser auch schweizerische Interessenten angeschlossen. Bereits nach einem halben Jahr waren die Wortführer dieser linksrheinischen Mitglieder mit dem Plan an den Vorstand herangetreten, innerhalb der Internationalen Vereinigung eine selbstständige schweizerische Sektion bilden zu wollen. Diesem Ansinnen wollte man sich nicht in den Weg stellen, da man in der Frage der Hochrheinschifffahrt auf möglichst viele Bundesgenossen angewiesen war und somit auf die schweizerischen Befürworter kaum verzichten konnte. Gleichzeitig war man sich aber auch darüber im Klaren, dass nunmehr eine Entwicklung in Gang kommen könnte, welche die völlige Loslösung von dem Konstanzer Verband zur Folge hätte. Und tatsächlich war der mit der Bildung der schweizerischen Sektion begonnene Prozess der Abspaltung fortgesetzt und intensiviert worden. Beschleunigend hatten sich dabei insbesondere die fortwährende Zunahme der schweizerischen Mitglieder, aber auch die massiven finanziellen Zuwendungen seitens des Schweizerischen Bundes und der Kantone ausgewirkt. Allein die jährlichen Zuschüsse des Bundes hatten sich auf 100.000 CHF belaufen.¹ Schon 1908 war die Abspaltung komplett vollzogen und gipfelte in der Gründung des eigenständigen „Nordost-schweizerischen Verbandes für Schifffahrt Rhein-Bodensee“. Von dieser Entwicklung hatte der Konstanzer Verband seine schweizerischen Mitglieder mit Schreiben vom 09. März 1908 informiert. Wenngleich man sich gegen die eigenständige Organisation der linksrheinischen Befürworter aus oben genannten Gründen nicht gewehrt hatte, hoffte man doch, einen möglichst großen Teil von ihnen immerhin als Passivmitglieder im Konstanzer Verband halten zu können.²

¹ Vgl.: WABW: Y 105 – 124 Abgabe der schweiz. Mitglieder an den nordost-schweizerischen Verband für die Schifffahrt Rhein-Bodensee in St. Gallen 1908 – Verbandsinternes Schreiben des Vorstandes.

² Vgl.: WABW: Y 105 – 124 Abgabe der schweiz. Mitglieder an den nordost-schweizerischen Verband für die Schifffahrt Rhein-Bodensee in St. Gallen 1908 – Schreiben des Vorstandes der Internationalen Vereinigung für die Rheinschifffahrt an ihre schweizerischen Mitglieder vom 9. März 1908.

Ziel der verbandsmäßigen Organisation war die Schiffbarmachung des Rheins bis Basel und darüber hinaus bis zum Bodensee durch die gezielte Zusammenführung der Einzelinteressen der Befürworter. Die Verbände waren deshalb stets um eine intensive Öffentlichkeitsarbeit bemüht. In zahlreichen Publikationen, Versammlungen sowie Film- und Diavorführungen sollte die Öffentlichkeit, d.h. die Bevölkerung, die Wirtschaft sowie die politischen Vertreter auf lokaler, regionaler, Landes- und Reichsebene, aufgeklärt und für das Projekt gewonnen werden. Gleichzeitig sollten durch Eingaben bei politischen Institutionen bereits Strukturen geschaffen werden, welche ein späteres Abrücken von dem Ausbauprogramm aus wirtschaftlichen wie rechtlichen Gründen kaum noch zuließen. Im Gegensatz zur heute üblichen Praxis nahmen jene Verbände ihren Geschäftssitz jedoch nicht in unmittelbarer Nähe zu den für sie wichtigen politischen Gremien, sondern blieben an denjenigen Orten, wo sie wohl die größte Zahl ihrer Befürworter vermuteten. Für die deutsche Seite war dies Konstanz. Die schweizerischen Interessenten formierten sich in St. Gallen. In der Tatsache, dass auf der schweizerischen Seite kein Gesamtverband für die Verfolgung der Rheinschifffahrt entstanden war, sondern einer in St. Gallen und ein weiterer in Basel, wird offensichtlich, dass man am Rheinknie sicherlich nicht von Anfang an auch die Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee im Sinne hatte, sondern lediglich bis Basel selbst. Damit war per se keine Rivalität der Projekte an sich gegeben. Die Frage war allerdings, ob der Basler Verband nach Weiterführung der Schifffahrt bis Basel weiterhin aktiv für die Belange der ostschweizerischen Hochrheinbefürworter eingetreten wäre. Beide schweizerischen Schifffahrtsverbände existieren auch heute noch. Der Rheinschifffahrtsverband Konstanz e.V. hat sich allerdings anlässlich einer außerordentlichen Mitgliederversammlung am 12. Dezember 1995 in Rheinfelden (Baden) unter seinem Präsidenten Max Markgraf von Baden aufgelöst. Den Mitgliedern wurde empfohlen, sich dem in Stuttgart ansässigen Südwestdeutschen Kanalverein anzuschließen, da man in der Landeshauptstadt näher bei den politischen Entscheidungsträgern wäre und damit wohl eher Einfluss ausüben könnte. Resignation über das bisher nicht Erreichte wollte man nicht als Grund für die Auflösung sehen. Das Hochrheinschifffahrtsprojekt hielt man zumindest auf lange Sicht für realisierbar.¹ Welche Gründe sich tatsächlich hinter diesen offiziellen Stellungnahmen verbargen, bleibt ungewiss.

¹ Südkurier, 12. Dezember 1995. Badische Zeitung, 13. Dezember 1995.

Interessant erscheint eine Einschätzung des Kaiserlichen Konsulats in Basel vom März 1908, wonach die Gründung des Konstanzer Rheinschiffverkehrsverbands nicht nur im Interesse Südbadens eine funktionale Bedeutung besessen hatte, sondern für die deutsche Oberrheinschiffahrt an sich. Hintergrund dieser Feststellung war die Befürchtung, Basel könnte auf Kosten Mannheims eine übergeordnete Bedeutung als Rheinhafen erhalten. Mit der Weiterführung der Schiffahrt über Basel hinaus hätten aus deutscher Sicht der Metropole am Rheinknie zumindest diejenigen Güterumschläge vorenthalten werden können, die nunmehr den Hochrheinhäfen zufallen würden. Daher wurde der Konstanzer Verband sicherlich als ein gewisses Pendant zu dem schon bestehenden Basler Schiffverkehrsverband gesehen. Die noch jungen Schiffverkehrsverbände ihrerseits sollen wegen dieser Angelegenheit tatsächlich sogar untereinander in Konflikt geraten sein. Zu einer Eskalation war es allerdings nicht gekommen, da sich die Vertreter der Verbände am Rande der Generalversammlung des Vereins für Schiffahrt auf dem Oberrhein (Basel) einigten und ihre Zukunft im gemeinsamen Kampf für die Schiffahrt bis zum Bodensee erblickten.¹

Von der Internationalen Vereinigung zu Förderung der Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee sowie vom Nordschweizerischen Schiffverkehrsverband war Gelpke beauftragt worden, ein Programm für die Schiffbarmachung des Hochrheins anzufertigen und in einem Bericht vorzulegen. Hintergrund dieses Auftrags waren die vom Schweizerischen Bundesrat geäußerten Bedingungen für eine finanzielle Förderung der Projektierung der Wasserstraße. Danach verlangte der Bundesrat von den Verbänden zunächst eine Kostenvorausberechnung für die anstehenden Planungsarbeiten. In einem auf drei Jahre vorgesehenen gemeinsamen Aktionsprogramm der beiden Verbände sollte im ersten Jahr, d.h. bis November 1909, ein genereller Projektbeschrieb vorgelegt werden, der hauptsächlich zu technischen und wirtschaftlichen Fragen Stellung beziehen sollte. Im zweiten Schritt sollten dann innerhalb der beiden folgenden Jahre unter Aufsicht Rudolf Gelpkes als technischen Vertreter der Verbände konkrete baureife Pläne erstellt werden. Diese mussten anschließend einer internationalen Kommission zur Prüfung vorgelegt werden.²

¹ Vgl.: HStAS: E 130 b, Nr. 101 b Bericht des Kaiserlichen Konsulats in Basel vom 19. März 1908, betreffend die Frage der Grossschiffahrt auf dem Oberrhein.

² Generalversammlung des Nordostschweizerischen Schiffverkehrsverbandes. In: Die Rheinquellen, 1909, (S. 144–148), S. 145/146.

Gelpke konnte wie vorgesehen bereits 1909 einen entsprechenden generellen Projektentwurf unterbreiten, der sich mit technischen, finanziellen und wirtschaftlichen Fragen auseinandersetzte.¹ Das von ihm damals entwickelte Prinzip der Schiffbarmachung dieser Rheinstrecke blieb trotz aller technischen und ökonomischen Veränderungen der folgenden Jahrzehnte erhalten und fand sich in sämtlichen nachfolgend erstellten Projektstudien im Grundsatz wieder. Sein Konzept baute auf dem Gedanken auf, die für die Erzeugung des elektrischen Stroms erforderlichen Wasserbauten (Kraftwerke mit Stauwehren) mit denjenigen des Schifffahrtsprojekts (Schleusen) zu koppeln. Bereits am Ende des 19. Jahrhunderts hatte am Hochrhein mit dem Bau des Rheinfelder Flusskraftwerks die Nutzung der Wasserkraft zum Zwecke der Stromerzeugung ihren Anfang genommen. Die Errichtung weiterer Kraftwerksbauten auf der Rheinstrecke zwischen Basel und dem Bodensee war also nur eine Frage der Zeit. Die in diesem Flussabschnitt vorhandenen Gefälle und Stromschnellen, die in der Vergangenheit immer wieder als Hindernisse für eine durchgängige Schifffahrt bis zum Bodensee empfunden worden waren, erfüllten in Gelpkes Ausbauprogramm nunmehr sogar eine wichtige Funktion und zwar in der Weise, „... *dass die grössten Hindernisse für den durchgehenden Stromverkehr die gesuchtesten Punkte für die hydraulische Energiegewinnung sind und dass es sich daher nur darum handelt, die Stromgewilde durch Anlage genügender Schleusen bei projektierten Kraftanlagen passierbar zu machen.*“² Waren also für eine effiziente Energiegewinnung ohnehin Stauwehre notwendig, die an jedem Kraftwerk die zur Stromerzeugung erforderlichen Höhenunterschiede garantierten, so konnte die Schifffahrt dahingehend davon profitieren, als sie in den Stauhaltungen zwischen den Kraftwerken die erforderliche Fahrtiefe vorfand und somit dort problemlos verkehren konnte. Lediglich zur Umgehung der Stauwehre bzw. Kraftwerke mussten zusätzlich Schleusen gebaut werden. Mit Ausnahme des Rheinfalls von Schaffhausen sah Gelpke keine größeren schifffahrts- und strombautechnischen Probleme und bezeichnete die Schiffbarmachung des Hochrheins insgesamt als eine *verhältnismäßig einfache Aufgabe*.³

¹ Vgl.: Gelpke, Die Schiffbarmachung In den weiteren Ausführungen wird stark auf einen Vortrag Gelpkes vor der Handelskammer Konstanz vom 15. Oktober 1907 Bezug genommen, da die dortigen Erläuterungen zu den einzelnen Staustufen unter Auslassung technischer Details wesentlich verständlicher dargestellt wurden. Inhaltlich liegen zwischen dem Vortrag und den Beschreibungen in der gedruckten Projektdarstellung kaum Unterschiede vor. (Vgl.: Bodensee-Nordsee! (S. 105–107). Vgl.: Bodensee-Nordsee! (S. 118–120)).

² Zit. nach: Bodensee-Nordsee! (S. 105–107), S. 106.

³ Vgl.: Gelpke, Die Schiffbarmachung ..., S. 4.

Die Stromschnellen von Rheinfelden („Gewild“), bei Niederschwörstadt, bei Laufenburg („Laufen“) sowie bei Koblenz am Zusammenfluss von Aare und Rhein stellten aus Gelpkes Sicht neben dem Rheinfeld von Schaffhausen für die Großschifffahrt zunächst unpassierbare Hindernisse dar, die allerdings durch entsprechende strombauliche Maßnahmen überwunden werden konnten. Der Aufstau oberhalb des Kraftwerks von Augst-Wyhlen sollte beispielsweise genügen, um die Stromschnellen von Augst und Hauennest vollständig, das Rheinfelder „Gewild“ dagegen zumindest im unteren Bereich zu überdecken. In derselben Weise sollten die Stromschnellen von Niederschwörstadt und von Laufenburg durch die Stauhaltung der dort geplanten Kraftwerke und Stauwehre gänzlich unterdrückt werden. Jedes dieser Strombauwerke galt es nach Gelpkes Vorstellung durch eine Schleuse zu umgehen. Gedacht war dabei an 67 bis 70 m lange und 14,5 m breite Kammerschleusen, die Schiffe mit einem Ladevermögen von 600 Tonnen aufnehmen konnten. Am dem linken Ufer gegenüber dem Rheinfelder Kraftwerk sollte außerdem ein etwa 1.000 m langer Schleusenkanal errichtet werden. Die Rheinstrecke von Basel bis zur Aaremündung konnte nach der Auffassung Gelpkes also lediglich unter Verwendung von 4 Schleusen und einem Schleusenkanal von 1.000 m Länge bewältigt werden.¹ Die Verhältnisse oberhalb von Waldshut wurden im Vergleich zu denjenigen von der Aaremündung bis Basel sogar noch als günstiger erachtet. Der Kadelburger „Laufen“ sollte ebenso durch die Stauhaltung eines Kraftwerks unterdrückt werden. Damit wäre die Schifffahrt bereits bis nach Rheinau möglich. An dieser Stelle war ein Durchstich durch die Landenge der Rheinauer Rheinschleife geplant. Für die künftige Stromversorgung von Zürich und Schaffhausen sollten dort außerdem zwei Kraftwerke gebaut werden. Dies hätte wiederum den Einbau von zwei Schleusen zur Folge gehabt, um damit die Schifffahrt bis unterhalb des Rheinfelds weiterhin zu ermöglichen.² Der Rheinfeld von Schaffhausen, der von Gelpke bereits als das einzige ernstzunehmende Hindernis herausgestellt wurde, musste sowohl aus Gründen des Landschaftsschutzes sowie der Orografie umgangen werden. Auch dies wurde zwar als eher unproblematisch erachtet, war jedoch hinsichtlich Planung und Realisierung zweifelsohne eine große bauliche Herausforderung. Unter dem Schloss Laufen sollte der Schleusenkanal in einem 600 m langen, 12 – 14 m breiten und 10 – 11 m hohen Tunnel bei einer

¹ Vgl.: Bodensee-Nordsee! (S. 105–107), S. 107.

² Ebd., S. 107.

Wassertiefe (Tiefgang) von 2,5 – 3 m hindurch geführt werden. Gegenüber von Nol auf der linken Rheinseite sollten die unteren Einfahrtsschleusen platziert werden, während sich die obere Schleuse an der Buchhalte befand. Auch das oberhalb des Rheinfalls zu errichtende Schaffhauser Stauwehr sollte mittels eines etwa 600 m langen Umgehungskanals im Tunnel überwunden werden. Zwischen beiden Tunnels sollte eine ca. 1.800 m offene Stromstrecke liegen.¹

In einem Vortrag vor der Handelskammer Konstanz am 15. Oktober 1907 äußerte sich Gelpke auch über die Kosten des Hochrheinausbaus. Diese veranschlagte er insgesamt mit ca. 18 – 20 Mio. Mark, wobei der Ausbau oberhalb von Neuhausen (einschließlich dem Umbau der hölzernen Brücken von Schaffhausen, Diessenhofen und Stein-Burg) mit 10 – 12 Mio. Mark bereits mehr als die Hälfte ausmachte. Der Ausbau von Basel bis Neuhausen hingegen wurde auf etwa 8 Mio. Mark geschätzt. Darin enthalten waren die Kosten für die sechs Schleusen zu je 500.000 Mark (insg. 3 Mio. Mark), des Schleusenkanals bei Rheinfelden (1 Mio. Mark), der Umbauten der Rheinauer und der Säckinger Brücke (1,5 Mio. Mark) sowie der Ausräumungsarbeiten (Ausbaggerungen, Rheinbettvertiefungen) mit 2,5 Mio. Mark. Gelpke betonte jedoch, dass die für die einzelnen Schleusen angegebenen Beträge lediglich die Mehrkosten darstellen, welche im Vergleich zum Bau von Kleinschiffahrtsschleusen entstünden. Einen zu einem späteren Zeitpunkt möglichen weiteren Ausbau der Stromstrecke bezifferte Gelpke mit zusätzlichen 15 – 16 Mio. Mark.² In seinem Projektbeschrieb von 1909 gab er die Gesamtkosten (einschließlich der Umbauten von Brücken, allerdings mit Schleusen für 1.000 Tonnen-Kähne) mit 30 Mio. CHF an. Darin waren allein für die Umgehung des Rheinfalls 6 Mio. CHF und für die Schiffbarmachung der Rheinauer Schleife 4,5 Mio. CHF veranschlagt. Ob auch hier die genannte Einschränkung (Mehrkosten Großschiffahrtsschleuse gegenüber Kleinschiffahrtsschleuse) zugrunde gelegt wurde, geht aus seinen Ausführungen nicht hervor.³

Als wirtschaftliche Begründung für eine durchgängige Schifffahrt auf dem Rhein bis zum Bodensee führte Gelpke in erster Linie die zu erwartenden Transportkostenvorteile an. Exportorientierte Unternehmen würden sich unmittelbar in der

¹ Bodensee-Nordsee! (S. 118–120), S. 118.

² Vgl.: Bodensee-Nordsee! (S. 105–107), S. 107. Vgl.: Bodensee-Nordsee! (S. 118–120), S. 118.

³ Vgl.: Gelpke, Die Schiffbarmachung ..., S. 6, 7, 19, 24.

Nähe der Wasserstraße niederlassen und damit eine große Zahl von Arbeitsplätzen schaffen. Den Schweizerischen Bahnen stellte Gelpke außerdem ein höheres Transportaufkommen in Aussicht, da der bisher im Ausland verlaufende grenznahe Verkehr auf die schweizerischen Linien umgelenkt würde.¹ Die Erhebung von Schifffahrtsabgaben zur Finanzierung des Baus und des Unterhalts der geplanten Anlagen lehnte Gelpke grundsätzlich ab. Neben der Furcht, der Staat könnte die Abgaben seinen eigenen fiskalistischen Überlegungen unterstellen, d.h. zur Konsolidierung des Staatshaushalts missbrauchen,² führte er außerdem an:

„Es gehört zu den Erfahrungstatsachen, dass eine freie Verkehrsentfaltung auf Binnengewässern zur wirtschaftlichen Befruchtung ungemein viel mehr beiträgt als eine abgabenbelastete Schifffahrtsstrasse. Die Hebung des allgemeinen Wohlstandes, die Zunahme des Steuerkapitals, als Folgen der Verkehrssteigerung sind höhere Wertfaktoren als die durch Abgaben erzielten finanziellen Einkünfte des Staates. Je unbelasteter die Schifffahrt, je uneingeschränkter die freie Verkehrsentwicklung, um so grösser die Vorteile, welche dem Gesamtwirtschaftsleben zukommen. Diese bilden denn auch die unsichtbare Verzinsung der in den Wasserstrassen investierten Kapitalien (...) Sollten zur Deckung dieser laufenden Kosten Abgaben erhoben werden, so würden sehr mässige Ansätze, welche die Transportkosten kaum beschwerten, dazu genügen.“³

Die Frage, ob für die Benutzung der Wasserstraße und der Schleusenanlagen Schifffahrtsabgaben erhoben werden dürften oder nicht, war Jahrzehnte hindurch eines der umstrittensten Themen im Kontext der Wirtschaftlichkeitsdebatte um das Projekt. Mit der Erhebung von Abgaben eng verbunden war stets das Problem der Finanzierung an sich sowie die Frage des wirtschaftlichen Nutzens der Hochrheinschifffahrt. Da man sich in der Abgabenproblematik nie hatte einigen können, blieben auch die beiden anderen Problemkreise offen.

Halten wir abschließend fest: Die Entstehung des modernen Projekts der Schiffbarmachung des Hochrheins muss eindeutig mit dem Namen Rudolf Gelpke in Verbindung gesehen werden. Hatte er mit der Verwirklichung der Weiterführung der Rheinschifffahrt bis nach Basel Recht behalten, so wurde auch seine Vision von einer durchgängigen Wasserstraße oberhalb von Basel für

¹ I. Generalversammlung des Nordostschweizerischen Schifffahrtsverbandes. In: Die Rheinquellen, 4 Jg.(1909), (S. 144–148), S. 146. Eine genaue Begründung zu letztgenanntem Aspekt blieb Gelpke allerdings schuldig.

² Gelpke, Die Schiffbarmachung ..., S. 34.

³ Zit. nach: Ebd., S. 33/34.

realisierbar erachtet. Seinem energischen Einsatz für dieses Projekt, ob in Form von Publikationen oder als Redner auf zahlreichen Veranstaltungen, war es mit zu verdanken, dass der Schifffahrtsgedanke zu Beginn des 20. Jahrhunderts immer mehr Interessenten und Befürworter gefunden hatte. Gelpke darf zweifelsohne als ein Pionier der Rheinschifffahrt bezeichnet werden. Dies wurde noch zu seinen Lebzeiten so empfunden. Mit Genugtuung wurde in Schifffahrtskreisen seine Wahl zum Nationalrat als eine Bestätigung des von ihm initiierten Programms verstanden. Von der Technischen Hochschule Karlsruhe erhielt Gelpke 1920 außerdem die Ehrendoktorwürde verliehen.¹ Mit seinem Entwurf von 1909 war erstmals für die Rheinstrecke zwischen Basel und dem Bodensee ein modernes, d.h. ein die neueste Technik nutzendes und den Erfordernissen der modernen Binnenschifffahrt gerecht werdendes Ausbauprojekt entstanden. Gelpkes Prinzip der Koppelung der Schiffbarmachung an den Kraftausbau blieb auch für alle nachfolgenden Projekte richtungsweisend.

5.2 Das Gutachten Leo Symphers zur Wirtschaftlichkeit des Projekts

Mit dem Vorentwurf Rudolf Gelpkes lag bereits seit 1909 ein erster, wenn auch noch nicht bis ins Detail ausgearbeiteter, Beschrieb vor, der die Dimensionen des Ausbauprojekts erahnen ließ. Um jedoch in der Öffentlichkeit für mehr Sympathie gegenüber der geplanten Wasserstraße zu werben und nicht zuletzt, um die politischen Entscheidungsträger von ihrer Notwendigkeit zu überzeugen, bedurfte es aus der Sicht des Internationalen Rheinschifffahrtsverbandes (Konstanz) und des Nordostschweizerischen Verbandes für Schifffahrt Rhein-Bodensee eines Gutachtens, das die Frage der Wirtschaftlichkeit des Projekts im Besonderen beleuchtete. Mit dem Geheimen Oberbaurat Leo Sympher aus Berlin hatte man einen anerkannten Fachmann gefunden, der dieses Gutachten erstellen und überzeugend vertreten konnte. Da zum damaligen Zeitpunkt auch der Ausbau des Rheins zwischen Straßburg und Basel zur Debatte stand, umfassten Symphers Untersuchungen die gesamte Rheinstrecke von Straßburg bis zum Bodensee. Die Ergebnisse seiner Arbeit sollten im darauffolgenden Jahr zusammen mit den im

¹ Frey, Jean Richard, Zum Hinschied ..., S. 175. Zur Wahl des Herrn Rudolf Gelpke ..., S. 30. Die „Thurgauer Zeitung“ hatte die Auffassung geäußert, Gelpke habe die öffentliche Meinung in der Schweiz zur Schifffahrt *bekehrt*. (Vgl.: Ebd.)

Rahmen eines internationalen Wettbewerbs eingegangenen technischen Projektentwürfen anlässlich der schweizerischen Landesausstellung am 01. Mai 1914 veröffentlicht werden. Symphers Gutachten bestand aus einem Textband und einem sehr umfangreichen Anlagenband, in welchem sich hauptsächlich die notwendigen Berechnungen zu seiner Wirtschaftlichkeitsanalyse fanden.¹

Entscheidend für Sympher war stets die Frage, inwiefern die geplante Wasserstraße trotz der entstehenden Kosten Frachtenvorteile für die Wirtschaft gegenüber dem Hauptkonkurrenten, der Bahn, bieten konnte. Durch den Vergleich der unmittelbaren Ausbaukosten sowie eventuell zu erhebender Schifffahrtsabgaben mit den Eisenbahntarifen zeichnete sich rein rechnerisch ein gewisses Einzugsgebiet für den neuen Verkehrsträger ab. Begrenzt wurde dieses Gebiet durch die Einflussbereiche der bereits vorhandenen sowie der im Zuge der Neckarkanalisation geplanten süddeutschen Binnenhäfen (z.B. Aschaffenburg und Heilbronn). Je nach Wert und Menge der unterschiedlichen Güter mussten auch entsprechend verschiedene Transporttarife der Bahn zum Vergleich herangezogen werden. Demnach fielen die Einzugsgebiete auch jeweils unterschiedlich groß aus. Kohle bot sich für diesen Vergleich geradezu an, da es für den betrachteten Wirtschaftsraum sicherlich das mengenmäßig am meisten benötigte Gut war und bei der Bahn mit relativ niedrigem Tarif belegt wurde. Damit war Sympher gewissermaßen nach dem Vorsichtsprinzip vorgegangen, denn bei einem geringen Tarifunterschied war kaum auf ein großes Einzugsgebiet der Wasserstraße zu hoffen. Schließlich musste ein gewisser Mindestunterschied als Anreiz vorhanden sein, um die Betriebe zu einem Wechsel von der Schiene aufs Wasser zu bewegen. Sympher hatte diese Soll-Ersparnis der Schifffahrt gegenüber der Bahn mit mindestens 15 Prozent (genauer: zwischen 15 und 33 Prozent) angenommen.²

Demgemäß führte die Grenze des Einzugsbereichs der Hochrheinschifffahrt nach Symphers Erkenntnis in Südbaden³ über Fützen/Zollhaus Blumberg, Singen,

¹ Die wirtschaftliche Begründung ..., S. 153. Jahresbericht des Nordostschweizerischen Verbandes für die Schifffahrt Rhein–Bodensee pro 1911 und 1912 (vom 22. August 1913). In: Die Rheinquellen, 1913, (S. 268–280), S. 275/276.

² Vgl.: Die wirtschaftliche Begründung ..., S. 171.

³ Der westliche und der nördliche Bereich des südbadischen Einzugsgebiets wurde hier nicht aufgeführt, da Sympher schließlich die Strecke Straßburg bis zum Bodensee als ein Ganzes betrachtet und hierfür auch ein einheitliches Einzugsgebiet ermittelt hatte. Die ausschließliche Frage nach dem Einzugsgebiet der Hochrheinschifffahrt würde seine Angaben daher verfälschen.

Messkirch, Radolfzell und Sigmaringen und verlief in Württemberg über Herbertingen, Schussenried, südlich an Memmingen vorbei zur bayerischen Grenze bei Aichstätten und reichte in Bayern bis nördlich von Oberdorf (bei Immenstadt). In Österreich bildete die Grenze der bis in den Bodensee führenden Rheinschifffahrt die Linie Innsbruck-Franzensfeste-Bozen. Damit lagen also über Bregenz und Vorarlberg hinaus auch große Teile Tirols in ihrem Einflussbereich. Von Süden her wurde dieser jedoch schon durch die Häfen Triest (Österreich-Ungarn) und Venedig (Italien) begrenzt. Die Schweiz konnte vom Rhein aus mehr oder weniger zur Gänze mit Gütern versorgt werden. Die Grenze des Einzugsgebiets reichte sogar bis nach Norditalien und wurde dort wiederum durch die Einflusszonen der großen Seehäfen Venedig und Genua eingeschränkt.¹

Die Flächenanteile am gesamten Einzugsgebiet der Hochrheinschifffahrt betrugen damit für Baden 4.900 qkm, für Württemberg 2.000 qkm, für Bayern 1.500 qkm, für Österreich 20.600 qkm und für die Schweiz 41.300 qkm, von denen allein 27.100 qkm von den Basler Häfen aus bedient wurden. Als Häfen von größerer Bedeutung nannte Sympher für Baden Säckingen, Waldshut, Radolfzell und Konstanz. Rheinfelden und Laufenburg hingegen wären eher von lokaler Wichtigkeit. Weiter erwähnte er für Württemberg Friedrichshafen, für Bayern Lindau und für Österreich Bregenz. Die Schweiz konnte mit Basel, Felsenau bei Waldshut (Koblentz), Eglisau, Schaffhausen/Neuhausen, Kreuzlingen (bei Konstanz), Romanshorn, Arbon, Roschach, Rheineck und St. Margarethen die meisten bedeutenden Häfen und Landeanlagen der geplanten Wasserstraße aufweisen.² In der Hauptsache würde Kohle (v. a. Steinkohle aus dem Ruhr- oder dem Saargebiet) transportiert. In Süddeutschland würden die Kohlelieferungen 50 Prozent der Einfuhren betragen, in der Schweiz sogar 80 Prozent. Als weitere wichtige Güter im Bergverkehr für das deutsche wie für das schweizerische Gebiet wurden in dem Gutachten Getreide, Mühlenerzeugnisse, Eisen, Düngemittel, Zement und Petroleum genannt. Im Talverkehr sollte hauptsächlich Holz, Zement, Kalk, Steine, Papier, Käse und kondensierte Milch befördert werden.³

¹ Vgl.: Die wirtschaftliche Begründung ..., S. 172/173.

² Ebd., S. 174, 188.

³ Ebd., S. 182.

Bei seiner Untersuchung ging Sympher von Schiffen mit 75 m Länge, 11 m Breite und 2 m Tiefgang aus. Deren Ladekapazität betrug 1.000 Tonnen. Auf dem Hochrhein sollten einerseits Schleppzüge (Dampfer mit einem oder mehreren Schleppkähnen) oder besondere Frachtdampfer verkehren. Zwar wären diese Frachtdampfer im Vergleich zu den Schleppzügen teurer, sie lägen allerdings immer noch unter den Bahntarifen. Raddampfer (zum Teil 22 m breit) konnten wegen der geplanten Schleusenabmessungen von 12 m nicht eingesetzt werden. Deshalb wurden unter der Formulierung „Dampfer“ für die Hochrheinschifffahrt stets Schraubendampfer verstanden.¹

Grundsätzlich gab es die Möglichkeit, den Hochrhein von vornherein vollständig zu kanalisieren oder – nach den Vorstellungen Rudolf Gelpkes – zunächst nur die notwendigsten Stauwehre und Schifffahrtsschleusen zu bauen (Teilkanalisierung). In letzterem Falle mussten zu den damals bereits vorhandenen Wehren Augst-Wyhlen, Rheinfelden, Laufenburg und Eglisau zumindest noch Wehre und Schleusen bei Niederschwörstadt, Waldshut, Reckingen, Rheinau, Schaffhausen sowie der Aufstieg am Rheinfall und eine Staustufe zwischen Schaffhausen und Stein errichtet werden. Ausgehend von dem Kostenvoranschlag Gelpkes (30 Mio. CHF bzw. 24 Mio. Mark) setzte Sympher die Kosten für eine Teilkanalisierung aufgrund von Preissteigerungen, schwierigen Arbeiten bei Rheinfelden und Laufenburg sowie der etwaigen Errichtung einer Wehranlage zwischen Schaffhausen und Stein mit 40 Mio. Mark bedeutend höher an. Eine vollständige Kanalisierung käme demgegenüber auf insgesamt 50 Mio. Mark.²

Für die genaue Ermittlung der Wirtschaftlichkeit teilte Sympher die Wasserstraße in die Abschnitte Basel-Neuhausen und Neuhausen bis Bregenz ein. Auf dem Streckenabschnitt Basel bis Neuhausen ergab sich mit 1,12 Mark/Tonne für Schleppzüge mit zwei 1.000 Tonnen-Kähnen gegenüber 1,37 Mark/Tonne für Schleppzüge mit nur einem 1.000 Tonnen-Kahn eine Differenz von 0,25 Mark/Tonne zugunsten der größeren Schleppzüge.³ Diese konnten jedoch nur unter der Bedingung auf dem Hochrhein verkehren, dass anstelle der geplanten 100 m langen Schleusen 210 m lange Großschleusen gebaut würden. Diese wären allerdings nur dann wirtschaftlich, wenn die durch sie verursachten Mehrkosten

¹ Ebd., S. 155, 159/160.

² Ebd., S. 158/159.

³ Siehe hierzu auch die Tabellen in dem Gutachten (Vgl.: Ebd., S. 164/165).

durch die zu erwartende Ersparnis gedeckt würden. Bei einem geschätzten jährlichen Transportaufkommen oberhalb von Basel von 2 Mio. Tonnen ergäbe sich, multipliziert mit obiger Ersparnis je Tonne (0,25 Mark/Tonne), eine jährliche Ersparnis von 500.000 Mark. Hätte man pro Jahr ebenso hohe Kosten für Zinsen, Tilgung und Unterhalt, so ergäbe sich hochgerechnet ein kapitalisierter Mehrwert für den Bau von 210 m langen Schleusen in Höhe von 10 Mio. Mark. Da tatsächlich aber die Vergrößerung der 15 Schleusen oberhalb von Basel auf die gewünschte Länge nur ca. 5 Mio. Mark betragen würde, so würden diese Mehrkosten pro Jahr auf jeden Fall von der erreichten Ersparnis gedeckt.¹ Für den Abschnitt Neuhausen bis Bregenz kam Sympher ebenfalls zu einer Ersparnis (0,38 Mark/Tonne gegenüber 0,47 Mark/Tonne) bei vollständiger Kanalisierung mit großer Schifffahrtsschleuse. Insgesamt veranschlagte er für die gesamte Strecke von Basel bis Bregenz bei vollständiger Kanalisierung 1,50 Mark/Tonne. Da für diese Gesamtstrecke bei Teilkanalisierung mit kleiner Schleuse aber 1,86 Mark/Tonne anfielen, bedeutete die Teilkanalisierung bei einem Mehraufwand von 0,36 Mark/Tonne und einem geschätzten Transportaufkommen von 2 Mio. Tonnen einen jährlichen Mehraufwand von 720.000 Mark. Würde dieser Betrag als Summe aus Zins- und Tilgungszahlung sowie den Unterhaltskosten kapitalisiert, so ergäben sich 12 Mio. Mark Mehraufwand bei einem Teilausbau gegenüber dem Vollausbau. Aufgrund dieser Berechnungen kam Sympher zu dem Ergebnis, dass es sinnvoller wäre, einen Vollausbau mit 210 m langen Schleusen anzustreben. Der Anreiz zur Verlagerung von Gütertransporten auf die Wasserstraße läge außerdem wesentlich höher als beim Teilausbau.²

Im Hinblick auf etwaige Schifffahrtsabgaben vertrat Sympher die Auffassung, dass nach dem Reichsgesetz vom 24. Dezember 1911 Abgaben zur Deckung der durch den Ausbau (Zinsen, Tilgung) sowie den Unterhalt der Wasserstraße jährlich anfallenden Kosten erhoben werden könnten. Dies traf auch für die Rheinstrecke oberhalb von Basel zu. Die Beschränkungen der Revidierten Rheinschifffahrtsakte von 1868 galten aus Symphers Sicht hingegen nicht für den Hochrhein. Trotzdem unterschied das Gutachten sowohl den Fall der Abgabenerhebung als auch den der Abgabefreiheit auf der Strecke von Straßburg bis Basel. Zunächst wurde der Fall betrachtet, dass unterhalb von Basel

¹ Ebd., S. 165.

² Ebd., S. 166.

Abgabefreiheit herrschte, auf dem Hochrhein allerdings Abgaben erhoben würden. Ausgehend von 50 Mio. Mark Gesamtkosten wurden hierzu die jährlich anfallenden Zins- und Tilgungszahlungen mit 2.250.000 Mark berechnet, von denen 30 Prozent von den Uferstaaten übernommen würden. Der Restbetrag (1.575.000 Mark) ergab zusammen mit 750.000 Mark Betriebskosten den Betrag von 2.325.000 Mark. Dieser musste also jährlich durch Abgaben gedeckt werden können. Bei 2 Mio. Tonnen jährlichem Transportaufkommen bedeutete dies eine zusätzliche Belastung jeder Tonne durch Abgaben in Höhe von 1,16 Mark/Tonne.¹

Für den Fall, dass zwischen Straßburg und Basel Abgaben erhoben würden, ging das Gutachten von einer Gesamtausbausumme von Straßburg bis zum Bodensee von 70 Mio. Mark aus. Auch hiervon würden 30 Prozent von den Uferstaaten zugeschossen, so dass als Ausbaurkosten lediglich noch 49 Mio. Mark anfielen. Jährlich beliefen sich die Zins- und Tilgungszahlungen somit auf 2.205.000 Mark. Hinzu kämen für Unterhaltung und Betrieb 300.000 Mark für die Strecke unterhalb von Basel und 750.000 Mark für die Hochrheinstrecke. Der jährliche Gesamtbetrag betrug somit 3.255.000 Mark. Bei einem Transportaufkommen von 5 Mio. Tonnen für die Strecke von Straßburg bis Basel ermittelte Sympher für diesen Rheinabschnitt sogar eine Belastung der Strecke um 0,43 Mark/Tonne, während bei angenommenen 2 Mio. Tonnen für die Strecke von Basel bis zum Bodensee dort eine Entlastung von 0,17 Mark/Tonne zu erwarten war.² Die Frage, weshalb Sympher bei dieser Berechnung die gesamte auszubauende Strecke von Straßburg bis zum Bodensee zugrunde legte, beantwortet er wie folgt:

„Ein Unterschied in der tonnenkilometrischen Belastung für die Strecken Strassburg-Basel und Basel-Konstanz ist nicht gemacht, da es aus vielfachen Gründen zweckmässig sein wird, die Schiffbarmachung des Rheins von Strassburg bis zum Bodensee als ein einheitliches Ganzes aufzufassen, und da die gleichmässig verteilte Aufgabe auf der verhältnismässig kurzen Strecke unterhalb Basel so eher getragen werden kann, als bis dahin die Wasserstrasse einen Umweg gegenüber der Eisenbahn nicht darstellt (Rhein 127, Bahn 142 km), während dies beispielsweise bis Konstanz in erheblichem Masse der Fall ist (291 gegen 209 km).“³

¹ Ebd., S. 167.

² Ebd., S. 168.

³ Zit. nach: Ebd., S. 168.

Die Frachtkostenersparnis für das gesamte Einzugsgebiet der Hochrheinschifffahrt (Süddeutschland, Schweiz, Österreich) prognostizierte Sympher bei einem erwarteten Frachtaufkommen von 5 Mio. Tonnen auf 15 Mio. Mark.¹ Was diese Ersparnis für das einzelne Unternehmen bedeutete, inwiefern sie sich in der internen Kostenermittlung auswirken würde und inwiefern sie in Form von Preissenkungen an die Abnehmer weitergegeben werden könnte, war in dem Gutachten allerdings nicht beantwortet worden. Dennoch fiel Symphers Urteil über die Möglichkeit der Ansiedlung von weiteren Unternehmen positiv aus. Seine Begründung hierzu war allerdings sehr allgemein gehalten:

„Kleinere Industriezentren und Einzelwerke liegen (...) an den Wasserstrassen. Diese bieten anscheinend der Industrie so günstige Vorbedingungen, dass sie nicht nötig hat, sich an dem Fundorte der Rohstoffe anzusiedeln. Eine besondere Anziehungskraft wird aber eine Schifffahrtstrasse ausüben, an der selbst starke Wasserkräfte gewonnen werden und in elektrischen Strom verwandelt werden. Schon jetzt haben die Wasserkraftanlagen des Oberrheins in Rheinfelden und Laufenburg die Industrie herbeigezogen, obgleich die Schifffahrt noch nicht bis dahin gedungen war. Um so mehr wird es in Zukunft zu erwarten sein, wenn man die anderweit gemachten Erfahrungen berücksichtigt.“²

Die Hochrheinschifffahrt schien in der Einschätzung Symphers also eher die im Zuge des geplanten Kraftausbaus zwischen Basel und dem Bodensee ohnehin zu erwartende Industrieansiedlung als Katalysator zu beschleunigen und zu intensivieren. Den Ausschlag hierfür würden allerdings nicht allein die erhofften Transportkostenvorteile geben, sondern – in Anlehnung an Untersuchungen der Kgl. Preuss. Regierung aus den Jahren 1903/04 – noch weitere Gründe, wie etwa der billige Grunderwerb für die Betriebsstätten mit der Option einer späteren Expansion oder das Vorhandensein billiger Arbeitskräfte, die entweder schon im dortigen Umland wohnten oder für die ebenso billige Wohnungen errichtet werden könnten. Der Vorteil der Arbeiter, welche zugleich im Nebenerwerb Landwirtschaft betrieben, läge darin, dass bei ihnen kaum die Gefahr des Abwanderns bestünde. Als weitere Gründe wurden zudem die billige Versorgung mit Brauchwasser und Entsorgung der Abwässer sowie die schon erwähnte Nutzung der Wasserkraft aufgeführt.³

¹ Vgl.: Ebd., S. 179.

² Zit. nach: Ebd., S. 186/187.

³ Vgl.: Ebd., S. 187.

Im Hinblick auf etwaige Verluste der Eisenbahn infolge der Umverlagerung typischer Massengüter auf die Wasserstraße fiel das Gutachten eher optimistisch aus. Die Vergangenheit habe gezeigt, dass das Transportaufkommen der Bahn trotz einer Zunahme der Schifffahrt stark gestiegen sei. Interessant scheint allerdings, dass sich Sympher in dem Gutachten wohl nicht so ganz sicher war, ob es anfängliche Verluste geben könnte oder nicht.¹ Offenbar scheint in diesem Zusammenhang – ähnlich wie bei der erhofften wirtschaftsbelebenden Wirkung von Transportkostenvorteilen – auch ihm eine exakte Aussage kaum möglich gewesen zu sein. Damit wäre auch einer der Hauptkritikpunkte an solchen Gutachten aufgedeckt. Da es sich letztlich nur um Schätzungen auf der Basis von Modellrechnungen handelte, blieb stets ein kaum bestimmbares Restrisiko – für die Gegner der Hochrheinschifffahrt ein willkommenes Argument. Trotzdem kam Sympher zu einem insgesamt positiven Ergebnis zur Wirtschaftlichkeit der Schiffbarmachung des Rheins von Straßburg bis zum Bodensee. Im Schlusswort zu seinem Gutachten heißt es:

„Das Bild, welches von der wirtschaftlichen Bedeutung der Schiffbarmachung des Rheins von Strassburg bis zum Bodensee entrollt werden konnte, ist im allgemeinen ein durchaus erfreuliches. Starker Verkehr, Deckung der Kosten, hoher wirtschaftlicher Gewinn durch Ersparnis an Frachtkosten, vielseitiger Aufschwung des Erwerbslebens, Förderung von Industrie, Handel und Landwirtschaft, das sind die sich darbietenden Vorteile. Dabei gewährt die Wasserstrasse vielfach selbst Abhilfe gegen die von ihr befürchteten Schäden, so beispielsweise im Ausgleich der Verluste an Eisenbahneinnahmen (...)“²

5.3 Der Internationale Wettbewerb zur Erlangung von Projektentwürfen

Schon im Jahr 1907 verkehrte zwischen Basel und Rheinfelden (Schweiz) die Personenschifffahrt. Der Gütertransport hingegen war erst mit der Errichtung des Kraftwerks Augst-Wyhlen von 1907 bis 1912 möglich geworden. Tatsächlich aufgenommen wurde der Güterschiffsverkehr aber erst 1935, nachdem im Jahr zuvor in Rheinfelden (Baden) eine Anlegestelle der „Rhenus – Gesellschaft für Schifffahrt, Spedition und Lagerei mbH“ eingerichtet worden war.³ Damit war aus

¹ Ebd., S. 180.

² Zit. nach: Ebd., S. 189.

³ Frey, Jean Richard, Die Rheinschifffahrt von Basel bis zum Bodensee, S. 2.

Sicht des Konstanzer und des St. Galler Schifffahrtsverbandes ein erster entscheidender Schritt zur Schiffbarmachung des gesamten Hochrheins getan. Ein Projektentwurf des Schifffahrtspioniers Rudolf Gelpke für die Weiterführung über Rheinfeldens hinaus lag ebenfalls schon vor. Damit war der erste Teil des von den beiden Schifffahrtsverbänden initiierten Aktionsprogramms erfüllt worden. Der zweite Teil sollte darüber hinaus die Erstellung eines wesentlich detaillierteren Ausbauprogramms umfassen, da es sich bei Gelpkes Entwurf schließlich nur um ein generelles, also sehr allgemein gehaltenes Projekt gehandelt hatte. In der konkreten Planung sollten nun auch Fragen der Schiffsbau- und Stromtechnik sowie hinsichtlich der Kosten genauer beantwortet werden.

Über die genauere Projektierung der Wasserstraße bestanden zwischen badischer und schweizerischer Seite anfangs durchaus noch unterschiedliche Auffassungen. Nach Ansicht des Nordostschweizerischen Schifffahrtsverbandes sollte für die Projektierungsarbeiten ein Konsortium, dem in der Hauptsache schweizerische Unternehmen angehörten, gebildet werden. Damit stieß man jedoch auf den Widerstand der badischen Landesregierung, da auf diese Weise bereits schweizerische Unternehmen einseitig begünstigt worden wären. Um den Interessen deutscher Unternehmen gerecht zu werden, drängte die badische Regierung darauf, die Projektierung in der Form eines internationalen Wettbewerbs durchzuführen. Der Versuch der schweizerischen Schifffahrtbefürworter, einen solchen Wettbewerb lediglich für die zwischen Basel und Neuhausen zu erstellenden Strombauten zu organisieren, während die vom planerischen Standpunkt aus aufwändige Umgehung des Rheinfalls ausschließlich durch schweizerische Unternehmen erfolgen sollte, fand auf badischer Seite ebenfalls kein Gehör. Sie beharrte nach wie vor auf der Durchführung eines internationalen Wettbewerbs für die gesamte Strecke und drohte sogar, die von ihr in Aussicht gestellte finanzielle Unterstützung der Projektierungsarbeiten in Höhe von 20.000 Mark hiervon abhängig zu machen. In Verhandlungen zwischen Vertretern der Badischen Regierung und des Schweizerischen Bundesrates am 19. und 20. Januar 1911 in Schaffhausen konnte sich die badische Seite durchsetzen. Unabhängig von dem Wettbewerb wurde es

den schweizerischen Unternehmen freigestellt, für die Umgehung des Rheinfalls weitere Lösungsvorschläge zu erarbeiten und vorzulegen.¹

Für die Beurteilung der im Rahmen des Wettbewerbs eingereichten Projektentwürfe sollte eine fünfköpfige Prüfungskommission ins Leben gerufen werden. Zwei Vertreter – je ein Schifffahrtstechniker und ein Wasserbautechniker – sollten jeweils vom Schweizerischen Bundesrat und von der Badischen Regierung benannt werden. Diese vier Mitglieder sollten ihrerseits einen Obmann, der weder Deutscher noch Schweizer sein sollte, wählen.² In Befürworterkreisen der Hochrheinschifffahrt wurde die Anzahl der Preisrichter als zu niedrig empfunden. Jedoch war man sich ebenso darüber klar, dass jede Erhöhung der Mitgliederzahl im Preisgericht die Kosten der Projektierung zusätzlich erhöht hätte. Dessen ungeachtet schlug die Technische Kommission des Internationalen Rheinschifffahrtsverbandes der badischen Regierung am 09. Oktober 1911 vor, die Mitgliederzahl von fünf auf neun oder sogar auf elf zu erhöhen. Im Falle von neun Preisrichtern sollten zu den beiden jeweils von den Regierungen ernannten Mitgliedern noch je zwei weitere vom Konstanzer und vom St. Galler Schifffahrtsverband bestellte Vertreter hinzu kommen. Dieses achtköpfige Gremium müsste dann den Obmann – dieser sollte nach Ansicht der Technischen Kommission vorzugsweise ein Österreicher sein – wählen.³ Von dem Vorschlag gänzlich unbeeindruckt, blieb die badische Regierung aber bei der fünfköpfigen Besetzung des Preisgerichts:⁴

Badische Seite:

Imroth, Großh. Oberbaurat (Darmstadt/Hessen)

Kupferschmid, Großh. Oberbaurat (Karlsruhe/Baden)

¹ Vgl.: Jahresbericht der Geschäftsstelle des Internationalen Rheinschifffahrtsverbandes Konstanz für das abgelaufene Geschäftsjahr. In: Die Rheinquellen, 6 Jg.(1911), (S. 98–103), S. 101/102.

² Die Veranstaltung eines internationalen Wettbewerbs ..., S. 125.

³ Internationaler Arbeitsausschuß ..., S. 239. Vgl.: Sitzung der technischen Kommission ..., S. 251.

⁴ Vgl.: Programm für den öffentlichen Wettbewerb ..., S. 156.

Schweizerische Seite:

Miescher, Direktor des Gas- und Wasserwerks Basel (Basel)

Ziegler, Oberst, Präsident der Schweizerischen Dampfboot-Gesellschaft für den Untersee und Rhein (Schaffhausen)

Obmann:

Jolles, Königl. Hoofdingenieur-Direkteur van den Rijks Waterstaat (Arnhem/Niederlande)

Nachgerückte Mitglieder:¹

Dem 1916 verstorbenen Imroth folgte der Geheime Baurat Degener (Koblenz) nach.

An die Stelle des 1919 verstorbenen Oberst Ziegler trat Prof. Narutowicz (Zürich)

Nachdem das Preisgericht von der Badischen Regierung und dem Schweizerischen Bundesrat im Herbst 1912 eingesetzt worden war, kam es im November desselben Jahres zu einem ersten Zusammentreffen in Freiburg in Breisgau, bei dem ein Programm – mehr oder weniger die Projektierungsvorgaben für die Wettbewerbsteilnehmer – festgelegt wurde. Dieses wurde im Januar 1913 durch den Schweizerischen Bundesrat und im Mai des gleichen Jahres durch die Badische Regierung genehmigt. So konnten der Konstanzer, der St. Galler und der Basler Schifffahrtsverband als gemeinsame Organisatoren des Wettbewerbs die Ausschreibung am 10. Juni 1913 beginnen. In der Zeitspanne von eineinhalb Jahren, d.h. bis zum 10. Dezember 1914, abends 18:00 Uhr, sollten die Vorschläge der Teilnehmer beim Verein für die Schifffahrt auf dem Oberrhein (Basel) eingereicht werden.²

Ziel des Wettbewerbs sollte laut Programm die Erlangung von Entwürfen für die Schiffbarmachung des Rheins von dem bei Basel einmündenden Fluss Birs bis zum Bodensee sein. Den Teilnehmern wurden zu diesem Zweck eine Vielzahl von Unterlagen (Lagepläne, Stromprofile, etc.) zur Verfügung gestellt. Diese Materialien waren in dem Programm ausführlich aufgeführt worden.³ Die einzureichenden Vorschläge sollten „... *die Pläne, statischen und hydraulischen*

¹ Vgl.: Gutachten des Preisgerichts ..., S. 82.

² Ebd., S. 83. Programm für den öffentlichen Wettbewerb ..., S. 155.

³ Vgl.: Programm für den öffentlichen Wettbewerb ..., S. 151/152.

Berechnungen und die Kostenanschläge für alle zur Schiffbarmachung des Rheins erforderlichen Bauten und Anlagen, einschliesslich der Umgestaltung des Strombettes in den für die Schifffahrt noch nicht geeigneten Strecken und der Anpassung oder des Umbaus der vorhandenen Brücken, Fähren, Wehre usw. (...)
 “¹ enthalten.

Allgemein war durch die teilnehmenden Unternehmen darauf zu achten, dass durch die projektieren Wasserbauten die bereits bestehenden oder noch zu errichtenden Kraftwerke hinsichtlich der Nutzung der Wasserkraft nicht eingeschränkt werden dürften. Die zweckmäßige und vollständige Nutzung der Wasserkraft war sogar eine wesentliche Programmvorgabe. Die landschaftliche Schönheit der Stromstrecke, besonders aber der Rheinfall bei Schaffhausen, musste erhalten bleiben. Wasser, das ansonsten den Rheinfall hinabstürzte, durfte so zum Beispiel nur für die Schleusung von Schiffen vom natürlichen Rheinlauf abgeleitet werden.² Die Schleusen selbst sollten zur Aufnahme von Schleppbooten mit Kähnen von 80 m Länge, 11 m Breite und 2 m Tiefgang in der Länge 100 m, in der Breite 12 m und in der Tiefe 2,5 m (Oberhaupt) bzw. 3 m (Unterhaupt) betragen. Die Sohlenbreite der Schifffahrtsstraße durfte zudem nicht unter 35 m (bzw. 25 m in Schifffahrtskanälen) liegen. Für Brücken mussten zwischen den Pfeilern 40 m und nach oben 6 m lichte Höhe (bei Bogenbrücken auf 10 m Breite) über dem höchsten schiffbaren Wasserstand eingehalten werden.³

Nachdem im August 1914 der Erste Weltkrieg ausgebrochen war, schien die gesetzte Frist bis Dezember 1914 auf deutscher Seite nicht mehr eingehalten werden zu können. Sowohl der Konstanzer Rheinschifffahrtsverband als auch einzelne am Wettbewerb beteiligte Unternehmen traten im Verlauf des Jahres 1914 an den Nordostschweizerischen Schifffahrtsverband mit der Bitte um Aufschub heran. Im Einvernehmen mit der badischen Regierung und dem Schweizerischen Bundesrat wurde die Frist somit auf unbestimmte Zeit verlängert.⁴ Bereits in einer Sitzung der schweizerischen Schifffahrtsverbände am 15. April 1916 wurde vom Nordostschweizerischen Verband jedoch der Wunsch geäußert, nun doch einen festen Termin für die Abgabe der Entwürfe zu setzen.

¹ Zit. nach: Ebd., S. 153.

² Ebd., S. 153/154.

³ Vgl.: Ebd., S. 128.

⁴ Jahresbericht des Nordostschweizerischen Verbandes für Schifffahrt Rhein-Bodensee (pro 1914). In: Die Rheinquellen, 10 Jg.(1915), (S. 32–35), S. 34.

Mit Schreiben vom 25. April wurde der Konstanzer Verband hierüber informiert. Auf einer am 04. Mai 1916 in Zürich anberaumten internationalen Konferenz, an der auch drei schweizerische und vier badische Regierungsvertreter teilnahmen, wurde beschlossen, dass die beiden Regierungen bei ihren Teilnehmern jeweils abklären sollten, ob die Projektentwürfe bereits bis zum 31. Dezember 1916 vorgelegt werden könnten. Wegen des sehr uneinheitlichen Rücklaufs von Antworten beim Konstanzer Verband wurde nochmals bei den betreffenden Unternehmen nachgefragt, diesmal jedoch mit Blick auf Mitte oder Ende 1917.¹ Das Badische Innenministerium erklärte daraufhin, dass von deutscher Seite während des Krieges kein neuer Termin gesetzt werden könnte. Den Vorschlag des Konstanzer Schifffahrtsverbandes, den Wettbewerb grundsätzlich wieder neu auszuschreiben, lehnte die Badische Regierung allerdings deutlich ab, weil deutsche Unternehmen wegen der Kriegswirren nicht zum Zuge kämen und dadurch schweizerische Unternehmen einseitig bevorzugt würden.² Auf diese Weise hätte sich aus Sicht der Badischen Regierung genau dieselbe Situation ergeben, die vorgelegen hätte, wenn anstelle eines Wettbewerbs – wie ursprünglich vorgesehen – lediglich ein schweizerisches Unternehmenskonsortium die Planungen übernommen hätte.

Da auch nach dem Ende des Krieges weiterhin kein Termin für die Abgabe der Vorschläge vorlag, forderte ein am Wettbewerb teilnehmendes schweizerisches Unternehmenskonsortium im Sommer 1919 für die bereits erbrachten Leistungen eine Aufwandsentschädigung in Höhe von 52.000 CHF. Aus diesem Anlass wurden die Verhandlungen zwischen Baden und der Schweiz wegen eines Termins wieder aufgenommen. Als Endtermin wurde der 01. Oktober 1919 festgelegt. Da allerdings auf deutscher Seite hinsichtlich der Bewertung von Arbeit und Rohmaterial in Mark wegen der voranschreitenden Geldentwertung Unklarheiten und Probleme bei der Anpassung der Kostenvoranschläge aufgetreten waren (daher generelle Bepreisung in CHF angeregt) und außerdem kostspielige Nachuntersuchungen entlang der Rheinstrecke vorgenommen werden sollten, verschoben der Schweizerische Bundesrat und die badische Regierung anlässlich einer internationalen Konferenz in Basel unter Mitwirkung des Basler, des Konstanzer und des St. Galler Rheinschifffahrtsverbandes den Termin auf den

¹ Protokoll der Zentralausschuss-Sitzung ..., S. 137.

² Rheinschifffahrtsverband Konstanz, (1917), S. 23.

01. Juli 1920. Die zwischenzeitlich bei Behörden und Schifffahrtsverbänden aufgekommene Idee, den Wettbewerb durch Zahlung von Abfindungssummen an die Teilnehmer ergebnislos zu beenden, wurde nicht aufgegriffen, da man offensichtlich langwierige Prozesse um hohe Abfindungssummen mit den Unternehmen befürchtete.¹

Rechtzeitig waren die folgenden Vorschläge beim Verein für die Schifffahrt auf dem Oberrhein (Basel) bis zum 01. Juli 1920 eingegangen:

Nummer	Eingangsdatum	Kennwort
1	26. April 1920	„Pax“
2	27. Mai 1920	„Vom Fels zum Meer“
3	31. Mai 1920	„Eigene Wege“
4	02. Juni 1920	„Viribus Unitis“
5	15. Juni 1920	„Bodensee-Marseille“
6	30. Juni 1920	„Freier Rhein“
7	01. Juli 1920	„Flotte Fahrt“

Ein achter Vorschlag unter dem Kennwort „Necesses Navigare“ wurde nachträglich vom Preisgericht noch zugelassen, da sich der Vorschlag offenbar schon am 01. Juli 1920 in Basel befunden hatte, jedoch infolge von Verzögerungen bei der Zollbehörde zu spät eintraf.²

Zur Vorprüfung durch den Karlsruher Oberbauinspektor Altmayer gelangten von den eingereichten Entwürfen jedoch nur die Nummern 1, 2, 4, 6, 7 und 8, da sich die Ersteller der Entwürfe 3 und 5 nicht an die Programmvorgaben gehalten bzw. nur unvollständige Unterlagen vorgelegt hatten. Die Gutachter erkannten, dass die Projektbearbeiter zum Teil eigene Annahmen hinsichtlich der künftigen Verkehrsentwicklung gemacht und in Abweichung zu den technischen Vorgaben andere Abmessungen für Schiffe und Schleusen zugrunde gelegt hatten. Dies hielten die Gutachter für unnötig, da die künftige Verkehrsentwicklung ohnehin

¹ Verein für die Schifffahrt auf dem Oberrhein (Basel) – XV. Jahresbericht vom 26. Juni 1920. In: Die Rheinquellen, 15 Jg.(1920), (S. 28–37), S. 34. Internationaler Wettbewerb Basel-Bodensee. In: Die Rheinquellen, 1920, (S. 50/51), S. 50.

² Vgl.: Gutachten des Preisgerichts ..., S. 83.

nicht absehbar war. Für die Beurteilung der Entwürfe spielten diese individuell vorgenommenen Änderungen jedoch keine Rolle. Gleichzeitig entstand der Eindruck, dass die Schifffahrt zu stark in den Vordergrund gestellt würde, wohingegen die wichtige Planvorgabe, eine zweckmäßige und vollständige Ausnutzung der Wasserkraft zu gewährleisten, eher zu kurz käme.¹

An dieser Stelle soll auf eine Darstellung der einzelnen Projektentwürfe verzichtet werden, da die zum Teil sehr detaillierten technischen Erläuterungen für den weiteren Gang dieser Arbeit unerheblich sind. Von Interesse ist hingegen die Beurteilung der Vorschläge durch das Preisgericht.

Der Entwurf „Pax“ war aus Sicht der Gutachter zu unwirtschaftlich. Die Wasserkraft wurde nur ungenügend ausgenutzt und die Bauten im Bereich des Rheinfalls störten massiv das Landschaftsbild. Damit galt dieser Plan als höchst unbefriedigend. In dem Vorschlag mit dem Titel „Vom Fels zum Meer“ fand die effiziente Ausnutzung der Wasserkraft zu wenig Berücksichtigung. Überhaupt war dieser Entwurf sehr allgemein abgefasst. Die Darstellung der einzelnen Bauobjekte, statistische Nachweise und Größenangaben fehlten komplett. Einen Großteil der zu erreichenden Ziele vertagte der Vorschlag in Verbindung mit einem späteren Weiterausbau in die Zukunft.² Dem Entwurf „Viribus unitis“ bescheinigten die Gutachter sorgfältige und vollständige Bearbeitung der Aufgabe sowie große Sachkenntnis. Der Grundsatz der durchgängigen Kanalisierung sei weitgehend eingehalten worden, einzelne Lösungen dagegen schienen jedoch nicht unbedingt gelungen zu sein. So wurden auch hier die tiefen Einschnitte ins Gelände zur Umgehung des Rheinfalls bei Schaffhausen als störend empfunden. Die Rheinfall-Umgehung wurde nach Ansicht des Preisgerichts allerdings bei keinem der eingereichten Vorschläge befriedigend gelöst. Bei dem Projekt „Freier Rhein“ verblieb die Schifffahrt mit Ausnahme der Umgehung des Rheinfalls im ursprünglichen Flussbett. Das Gefälle galt – auch hinsichtlich der Kraftausnutzung – als sinnvoll ausgenutzt. Im Vergleich zu den anderen Entwürfen bot dieses durchaus sachkundig erstellte Projekt damit auch die leistungsfähigste Wasserstraße.³

¹ Ebd., S. 84/85.

² Ebd., S. 85/86, 88.

³ Ebd., S. 88–90.

Mit dem Plan „Flotte Fahrt“ lag nach Ansicht der Preisrichter ein sehr umfassend ausgearbeiteter Entwurf vor, der vor allem an besonders schwierigen Stellen interessante Lösungen bot. Die technische Bearbeitung des Projekts war gut, die Kanalisierung vollständig und konsequent durchgehalten. Lediglich die Ausnutzung der Wasserkraft war noch verbesserungsbedürftig. Vom Prinzip her konnte dieser Vorschlag jedoch für ein endgültiges Bauprojekt als Grundlage herangezogen werden. Demgegenüber fand der Entwurf „Necesses Navigare“ kaum Anerkennung. Die Positionierung der Kraftanlagen ließ eine sinnvolle Ausnutzung der Wasserkraft nicht zu. Zudem lagen außer für die Stufe Niederschwörstadt und für den Rheinabschnitt vom Rheinfeld bis nach Schaffhausen keine im Einzelnen ausgearbeiteten Lösungen vor.¹

Nach Auffassung des Preisgerichts war keiner der Vorschläge völlig zufriedenstellend. Daher sollte auch keiner unmittelbar baulich ausgeführt werden. Im Abschnitt zwischen der Rheinfelder Brücke und dem Rheinfelder Kraftwerk überzeugten hauptsächlich die Entwürfe „Freier Rhein“ und „Flotte Fahrt“, im Bereich Schwaderloch-Kadelburg dagegen nur das Projekt „Freier Rhein“. Von der Rüdlinger Brücke bis oberhalb des Moserdamms bei Schaffhausen befriedigte keiner der Vorschläge. Hinsichtlich der Kosten war ein unmittelbarer Vergleich der Projektentwürfe untereinander nicht möglich, da von den Projekterstellern jeweils unterschiedliche Grundsätze beachtet und ungleiche Einheitspreise für die Bewertung herangezogen wurden. Aus den Vorschlägen „Viribus unitis“, „Freier Rhein“ und „Flotte Fahrt“, die der Jury am interessantesten erschienen, konnte für den Hochrheinausbau ein geschätzter mittlerer Kostenansatz von 103 Mio. CHF berechnet werden.² Die letztgenannten Vorschläge wurden schließlich mit den ausgelobten Preisen ausgezeichnet. Den mit 50.000 CHF (40.000 Mark) dotierten ersten Preis erhielt das Projekt „Freier Rhein“, gefolgt von dem Entwurf „Vom Fels zum Meer“ mit 35.000 CHF (28.000 Mark) und „Viribus unitis“ mit dem dritten Preis in Höhe von 25.000 CHF (20.000 Mark).³

¹ Ebd., S. 91–93.

² Ebd. S. 94/95.

³ Vgl.: Ebd., S. 97/98.

Sicherlich hatte das Hochrheinschifffahrtsprojekt von dem internationalen Wettbewerb in propagandistischer Hinsicht profitieren können. Die Tatsache allerdings, dass von keinem der Wettbewerbsteilnehmer – immerhin zum Teil renommierte deutsche und schweizerische Bauunternehmen – ein vollständig zufriedenstellender baureifer Projektentwurf vorgelegt werden konnte, ließ die Probleme der technischen Durchführbarkeit bereits im frühen Planungsstadium augenscheinlich werden. Wegen der ständigen Terminänderungen konnte das von Seiten der Planungsbüros angeführte Argument „Zeitmangel“ eigentlich kaum als Begründung anerkannt werden. Die massivste Änderung, die es zu berücksichtigen galt, war zweifelsohne die fortschreitende Geldentwertung. Doch die Kostenberechnungen der Projektteilnehmer waren nicht der hauptsächliche Gegenstand der Kritik der Gutachter. Unvollständige Projektunterlagen, Weglassen von diversen Einzellösungen, Nichtbearbeitung wichtiger Projektvorgaben – dies waren die wesentlichen Kritikpunkte. Die Tatsache, dass renommierte deutsche und schweizerische Bauunternehmen im Rahmen dieses Wettbewerbs diverse Planungen gar nicht, nur zum Teil oder nicht gewissenhaft genug durchgeführt hatten, dass erforderliche Kenntnisse über Strömungsverhältnisse bei der Frage der optimalen Kraftausnutzung offenbar gar nicht oder nur unzureichend vorhanden waren, lässt die Vermutung zu, dass eben diese Unternehmen mit der Planung einer Schifffahrtsstraße in technischer Hinsicht offenbar für sie neues Terrain betraten. Insbesondere das Planen des Schifffahrtsweges unter Berücksichtigung der Kraftausnutzung schien die Betroffenen besonders überfordert zu haben. Fehlende Erfahrungen also, gewiss aber auch fehlende Kenntnis der örtlichen Verhältnisse am Hochrhein dürften mit Gründen für den Ausgang des Wettbewerbs in der oben geschilderten Weise gewesen sein.

Hatte der internationale Wettbewerb zunächst keine direkt umsetzbaren Bauvorschläge liefern können, so konnten die Ergebnisse doch immerhin als Grundstock dienen, auf dem die badischen und die schweizerischen Behörden bis 1926 einen einheitlichen Ausbauplan erstellen konnten. Zur genaueren Vorklärung aller technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Fragen war hierzu bereits 1922 eine Badisch-Schweizerische Rheinkommission gegründet worden. Die Realisierung des bis 1926 erarbeiteten Projekts sollte in zwei Phasen vor sich gehen. Im ersten Schritt sollte zunächst an jedem Kraftwerk

jeweils nur eine Schleuse errichtet werden. Der Einbau einer zweiten Schleuse sollte zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.¹ Damit folgte man der ursprünglichen Vorstellung Rudolf Gelpkes, der einen schrittweisen Ausbau ebenfalls präferiert hatte.

6 Rechtliche Bestimmungen und Verträge bis zum Zweiten Weltkrieg

6.1 Der Grundsatz der freien Schifffahrt auf dem Rhein

Wie in Kapitel 3.1 erwähnt, hatte im Verlauf der Jahrhunderte entlang des Rheins der Umstand Platz gegriffen, dass zahlreiche am Fluss liegende Städte und Adelsherrschaften die mit Schiffen vorüberziehenden Kaufleute zur Leistung von Abgaben oder zum Entladen und Anbieten ihrer Waren (Stapelrecht) nötigten. Dies war schon seit Jahrhunderten von den betroffenen Händlern als unerträgliche Schikane empfunden worden. Angesichts steigender Gütermengen stellten diese Verhältnisse jedoch ein inakzeptables Hemmnis für den Handel dar. An eine einheitliche rechtliche Regelung, die dem hätte Abhilfe schaffen können, war aufgrund der territorialen Zersplitterung des Alten Reichs jedoch nicht zu denken. Zu viele Nutznießer der bisherigen Verhältnisse hätten einer Neuordnung in strikter Opposition gegenübergestanden, hätte dies für viele von ihnen doch einen massiven wirtschaftlichen und politischen Machtverlust bedeutet. Erst mit der territorialen Neugestaltung Mitteleuropas durch den Wiener Kongress 1815 war es erstmals möglich geworden, die hinderlichen Abgaben und Stapelrechte zu beseitigen. Mit der Formulierung „*La navigation dans tout le cours du Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à la mer (...) sera entièrement libre*“ wurde die Schifffahrt auf dem Rhein für „frei“ erklärt, d.h. frei von Abgaben und Stapelrechten.²

¹ Braun, Aus der Geschichte ..., S. 18-20. Himmelsbach, G.: Der Ausbau des Rheins Basel – Bodensee, S. 39/40.

² Vgl.: Doka, S. 68.

Am 31. März 1831 folgte als Konkretisierung der Bestimmungen des Wiener Kongresses eine „Übereinkunft zwischen den Uferstaaten des Rheins wegen der auf die Schifffahrt dieses Flusses sich beziehenden Ordnung“, derzufolge der gesamte Rhein von dort an, ab wo er schiffbar wurde, *völlig frei* sein sollte. Einzuhalten wären allerdings die der allgemeinen Sicherheit dienenden polizeilichen Vorschriften.¹ Da diese sog. „Rheinschiffahrtsakte“ von 1831 im Laufe der Zeit aber immer wieder Änderungen und Ergänzungen im Wortlaut erfahren hatte und sie damit den Erfordernissen der Schifffahrt auf dem Rhein kaum mehr entsprach, kamen die Regierungen von Baden, Bayern, Hessen, Preußen sowie Frankreichs und der Niederlande überein, das bisherige Vertragswerk unter Beachtung des Grundsatzes der freien Schifffahrt zu überarbeiten. Als Ergebnis entstand die sog. „Revidierte Rheinschiffahrtsakte“ von 1868, in welcher das besagte Prinzip besonders hervorgehoben wurde:

„Artikel 1. Die Schifffahrt auf dem Rheine und seinen Ausflüssen von Basel bis in das offene Meer soll, sowohl aufwärts als abwärts, unter Beachtung der in diesem Vertrage festgesetzten Bestimmungen und der zur Aufrechterhaltung der allgemeinen Sicherheit erforderlichen polizeilichen Vorschriften, den Fahrzeugen aller Nationen zum Transport von Waaren und Personen gestattet sei.

Abgesehen von diesen Vorschriften soll kein Hinderniß, welcher Art es auch sein mag, der freien Schifffahrt entgegengesetzt werden.

(...)

Artikel 3. Auf dem Rheine (...) darf eine Abgabe, welche sich lediglich auf die Thatsache der Beschiffung gründet, weder von den Schiffen oder deren Ladungen noch von den Flößen erhoben werden.

(...)

Artikel 5. Die Schiffer dürfen auf den obengenannten Wasserstraßen (Artikel 3) nirgend gezwungen werden, ihre Ladung ganz oder theilweise zu löschen, oder an Bord eines andern Schiffes zu bringen.

Alle Stapel- und Umschlagsrechte sind und bleiben aufgehoben.

(...)

Artikel 7. Insoweit nicht sanitätspolizeiliche Rücksichten entgegenstehen, ist die Durchfuhr aller Waaren auf dem Rheine von Basel bis in das offene Meer gestattet.“²

Damit war im internationalen Recht die freie Rheinschifffahrt aufs Neue verankert worden. Da Schifffahrtsabgaben jedoch aus fiskalpolitischer Sicht eine willkommene Einnahmemöglichkeit des Staates darstellten, blieb die freie Schifffahrt, nicht nur auf dem Rhein, sondern auf allen Flüssen, in der Folgezeit

¹ Vgl.: Großherzoglich Badisches Staats- und Regierungs-Blatt, 29 Jg.(1831), S. 91.

² Zit. nach: Gesetzes- und Verordnungs-Blatt für das Großherzogthum Baden, 1869, S. 184–188.

nicht unangefochten. Diese Kontroverse trat insbesondere im Verlauf der Verhandlungen des Reichstags von 1908 - 1911 deutlich zutage, als das Bestreben Preußens nach Wiedereinführung solcher Abgaben heftig debattiert wurde. Während der damalige Reichskanzler noch am 10. Dezember 1903 Schifffahrtsabgaben im Widerspruch zur Reichsverfassung sowie im Gegensatz zu den geltenden internationalen Verträgen gesehen hatte, äußerte sich der preußische Eisenbahnminister Budde vor der Budgetkommission des Preußischen Abgeordnetenhauses bereits dahingehend, dass wegen der Unmöglichkeit der Erhebung von Schifffahrtsabgaben die notwendige Verbesserung der Wasserstraßen, beispielsweise die Vertiefung der Fahrrinne, finanziell erschwert würde. Das preußische Wasserstraßengesetz vom 01. April 1905 bestimmte in § 19 (1) die Erhebung von Schifffahrtsabgaben auf den im Interesse der Schifffahrt regulierten Flüssen.¹ Der Staatssekretär des Innern erklärte in der Sitzung vom 01. April 1908 in Vertretung des Reichskanzlers, dass die preußische Staatsregierung über die eigenen Gewässer hinaus alle innerhalb der Reichsgrenzen liegenden Flüsse mit Abgaben belegen wollte. Die gewonnenen Mittel wären allerdings zweckgebunden, d.h. sie sollten zur Verbesserung der Wasserstraßen im Reich aufgewendet werden. Die preußische Regierung würde sich daher in der Abgabenfrage mit den anderen Bundesstaaten sowie mit den betroffenen ausländischen Staaten verständigen wollen. Eventuell dem Vorhaben entgegenstehende Verfassungsartikel oder Gesetze sollten in entsprechender Weise geändert werden.² Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten Breitenbach unterstrich das Argument, die Abgaben würden ausschließlich für den weiteren Ausbau der Wasserstraßen verwendet. Gleichzeitig könnte durch diese Förderung der Schifffahrt für die Bezieher von Rohstoffen und Waren eine Verbilligung der Frachten erreicht werden. Er betonte, dass man in dieser Frage eine reichseinheitliche Lösung anstrebte.³ Damit würde dem Artikel 4 Ziffer 9 der Reichsverfassung, demgemäß Schifffahrt und Flößerei der Aufsicht und der Gesetzgebung des Reichs ohnehin unterlagen, voll entsprochen.⁴ Doch gerade an

¹ Vgl.: Verhandlungen des Reichstags, Protokollband Nr. 232, 137. Sitzung vom 01. April 1908, S. 4520. Vgl. auch: Verhandlungen des Reichstags, Anlagenband Nr. 239, Interpellation Abg. Albrecht und Gen. Vom 20. Februar 1907 (Nr. 56), S. 442. Sowie: Verhandlungen des Reichstags, Anlagenband Nr. 240, Interpellation Abg. Ablaß und Gen. Vom 25. Februar 1907 (Nr. 119), S. 767.

² Vgl.: Verhandlungen des Reichstags, Protokollband Nr. 232, 137. Sitzung vom 01. April 1908, S. 4525.

³ Ebd., S. 4526, 4542.

⁴ Vgl.: Schuster, S. 139.

der fehlenden Verfassungskonformität des preußischen Vorhabens entzweiten sich die Meinungen im Reich. Preußen wurde vorgeworfen, es wollte seine partikularen Interessen denen des Reichs voranstellen. Die Zentralgewalt sollte umgangen und der bundesstaatliche Charakter des Reichs angegriffen werden. Der Wunsch nach Änderung oder nach Uminterpretation gewisser Verfassungsartikel, wie etwa des Artikels 54, wurden als untrügliche Anzeichen dieser Entwicklung empfunden.¹ Die wirtschaftlichen Folgen von Schifffahrtsabgaben waren aus Sicht der Gegner fatal. Vor allem die von den großen Seehäfen und Rohstoffvorkommen weiter entfernt gelegenen Gebiete wie z.B. Süddeutschland waren auf günstige Transportmöglichkeiten angewiesen. Eine Verteuerung des Bezugs von Kohle hätte ihrer Ansicht nach sogar die Abwanderung von Betrieben und die Verhinderung weiterer Neuansiedlungen bewirken können. Der bisher günstige Getreidetransport über den Rhein in die Schweiz drohte wegen Verteuerung sogar derart unlukrativ zu werden, dass die Schweiz das Interesse daran verlieren und sich nach Italien umorientieren könnte.² In der beratenden Sitzung des Reichstags vom 16. November 1911 zum „Entwurf eines Gesetzes betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schifffahrtsabgaben“ wurde argumentiert, dass durch die Weitergabe der höheren Kosten über die Produktpreise letztlich die Konsumenten die Leidtragenden der Schifffahrtsabgaben wären. Demgegenüber wurde vorgeschlagen, die bisherige Praxis beizubehalten und sämtliche zu erstellenden Wasserstraßen durch Staatsausgaben zu finanzieren. Die Erfahrungen der Vergangenheit hätten gezeigt, dass das Aufblühen der Binnenschifffahrt unter anderem auf die Abgabefreiheit zurückgeführt werden konnte. Die hauptsächlichen Gegner des besagten Abgabengesetzes waren Baden, Sachsen und Hessen. Auch Österreich wollte im Interesse der im Norden Böhmens gelegenen Industrie die Abgabefreiheit gewahrt sehen.³ In den Bemühungen Preußens, die anderen Bundesstaaten zum Einlenken zu bewegen, sahen die Gegner eine Taktik des gegenseitigen Ausspielens; von *Erpressung* war sogar die Rede.⁴ Hinsichtlich der Vorgehensweise Preußens bemerkte der sozialdemokratische Abgeordnete David:

¹ Vgl.: Verhandlungen des Reichstags, Protokollband Nr. 232, 137. Sitzung vom 01. April 1908, S. 4520/4521.

² Vgl.: Ebd., S. 4522.

³ Vgl.: Verhandlungen des Reichstags, Protokollband Nr. 268, 207. Sitzung vom 16. November 1911, S. 7914 – 7922.

⁴ Vgl.: Verhandlungen des Reichstags, Protokollband Nr. 232, 137. Sitzung vom 01. April 1908, S. 4539/4540.

„Nach welcher Methode hat nun der preußische Staat versucht, nachträglich die Widerstände im Reich zu beseitigen? Einmal dadurch, daß er einen Bundesstaat gegen den anderen ausspielte. Er will – sagt er – in dieser Frage die nationale Einheit fördern, und das tut er auf die Weise, daß er die Bundesstaaten nacheinander gegeneinander ausspielt: divide et impera! Zersplittre sie, indem du ihre Interessen gegen einander ins Feld führst! So hat er in Bayern gewonnen durch den Preis der Mainkanalisation, obgleich der Prinz Ludwig von Bayern prinzipieller Gegner der Schifffahrtsabgaben war und auf dem Standpunkt stand, daß sie durch die Reichsverfassung verboten seien. Preußen hat dann Württemberg durch die Aussicht auf Neckarkanalisation Breitgeschlagen. Es hat durch weitere Versprechungen auf Baden, auf Hessen einzuwirken gesucht, so durch die in Aussicht gestellte Vertiefung des Rheines von St. Goar bis Mainz. So wird einem Bundesstaat nach dem andern der Speck vorgehalten, damit er nachgiebt.“¹

Letztlich setzten sich aber die Befürworter des Gesetzes bei der Schlussabstimmung durch. Das „Gesetz, betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schifffahrtsabgaben“ vom 24. Dezember 1911 nahm in Artikel I die Änderung des Artikels 54 der Reichsverfassung vor, so dass nunmehr einer Erhebung von Abgaben nichts mehr im Wege stand. Verbesserung und Unterhaltung der natürlichen Wasserstraßen fiel nach Artikel II, § 1 den eigens hierzu gegründeten Schifffahrtsverbänden zu. Für das Stromgebiet des Rheins war im Besonderen der „Rheinstromverband“ zuständig. Diesem gehörten die Staaten Preußen, Bayern, Württemberg, Baden, Hessen und Elsaß-Lothringen an. Sämtliche Handlungen dieses Verbands bezogen sich auf den Rhein von Konstanz bis zur niederländischen Grenze. Auf dieser Rheinstrecke sollte der „Rheinstromverband“ gemäß Artikel II, § 2 Abgaben erheben dürfen. Die finanziellen Mittel sollten unter anderem zur Herstellung einer Schifffahrtsstraße auf dem Rhein zwischen Konstanz und Straßburg verwendet werden, jedoch unter maßgeblicher Beachtung der von den an dieser Strecke und am Bodensee anliegenden Verbandsstaaten bereits abgeschlossenen oder noch abzuschließenden Staatsverträge (Artikel II, § 3). Die Abgabenerhebung sollte auf dem Oberrhein auf der Strecke zwischen Straßburg und Sondernheim zeitlich mit Beendigung der dortigen Baumaßnahmen einsetzen. Oberhalb von Straßburg hing die Abgabenerhebung vom weiteren Voranschreiten der Regulierungs- und Kanalisierungsarbeiten ab. Auf dem Rheinabschnitt zwischen Konstanz und Basel sollte der Beginn der Abgabenerhebung von den noch abzuschließenden Verträgen mit der Schweiz und eventuell mit Österreich abhängig gemacht werden (Artikel

¹ Zit. nach: Verhandlungen des Reichstags, Protokollband Nr. 232, 137. Sitzung vom 01. April 1908, S. 4539.

II, § 12). Der Vertrag zwischen dem Norddeutschen Bund und Österreich vom 22. Juni 1870, die Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 und der Vertrag zwischen dem Großherzogtum Baden und der Schweiz vom 10. Mai 1879 blieben von diesem neuen Wasserabgabengesetz unberührt (Artikel VI).¹

Damit wird abschließend deutlich: Während die Erhebung von Abgaben in der Binnenschiffahrt in der nachnapoleonischen Zeit zunächst durch die Beschlüsse des Wiener Kongresses und darauf aufbauend durch die Regelungen der „Rheinschifffahrtsakte“ von 1831 und der „Revidierten Rheinschifffahrtsakte“ von 1868 ausgeschlossen worden war, wurde im Deutschen Reich durch das „Gesetz betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schifffahrtsabgaben“ vom 24. Dezember 1911 wiederum die rechtliche Basis zur Abgabenerhebung geschaffen. Gleichzeitig wurde für diesen Zweck sowie für die Erweiterung und Verbesserung des Wasserstraßennetzes eine verbandsmäßige Organisation geschaffen. Da in diesem Gesetz im Gegensatz zu den früheren internationalen Schifffahrtsverträgen die Rheinstrecke zwischen Basel und Konstanz explizit erwähnt wurde, konnten demnach auch hier Schifffahrtsabgaben grundsätzlich erhoben werden. Die endgültige Entscheidung hierüber war jedoch nicht einseitig durch das Deutsche Reich, respektive durch das Land Baden, zu treffen, sondern konnte nur im Einklang mit der Schweiz erfolgen. Die mit der Schweiz in der Frage der Schiffbarmachung des Hochrheins noch abzuschließenden Staatsverträge sollten hierzu also noch genau Stellung beziehen. Ein abschließender Staatsvertrag zwischen der deutschen und der schweizerischen Seite liegt jedoch bis zum heutigen Tag nicht vor. Die Frage, ob überhaupt Abgaben auf dem Hochrhein erhoben werden dürften, blieb damit unbeantwortet. Dessen ungeachtet gingen auch im Rahmen der Debatte um die Wirtschaftlichkeit des Hochrheinschifffahrtsprojekts in den folgenden Jahren und Jahrzehnten die Meinungen über Sinn und Unsinn von Schifffahrtsabgaben weit auseinander. Abschließend geklärt werden konnte diese Sachfrage nie. In der Weise, wie das Hochrheinschifffahrtsprojekt bis heute ruht, ruht auch diese damit in Verbindung stehende Grundsatzfrage. Sollte das Ausbauprojekt jemals wieder ernsthaft diskutiert werden, müsste das Prinzip der Abgabefreiheit unter Berücksichtigung der veränderten ökonomischen und politischen Rahmenbedingungen diskutiert und entschieden werden.

¹ Vgl.: Reichs-Gesetzblatt, 1911, S. 1137

Gemäß den Bestimmungen der Wiener Kongressakte von 1815 und der „Rheinschifffahrtsakte“ von 1831 sollte die Schifffahrt auf dem Rhein ab demjenigen Ort frei sein, ab dem der Rhein schiffbar wäre. Gemeint war hierbei allerdings nicht die „natürliche Schiffbarkeit“, d.h. diejenige Rheinstrecke, die überhaupt schiffbar gemacht werden könnte. In diesem Falle wäre der Rhein bis zum Bodensee Gegenstand der Verträge gewesen. Die genannten Verträge gingen hingegen von der tatsächlichen Schiffbarkeit zum damaligen Zeitpunkt aus. Damit war der Anfangspunkt des Geltungsbereichs dieses Schifffahrtsregimes eindeutig mit der Stadt Basel determiniert. Gestützt wurde diese Auffassung auch dadurch, dass die „Revidierte Rheinschifffahrtsakte“ von 1868 als Neufassung und Konkretisierung der beiden vorgenannten Verträge ausdrücklich vom Rhein ab Basel sprach. Für den Rhein oberhalb von Basel hatte somit eine rechtliche Lücke existiert.¹ Im Verlauf des 19. Jahrhunderts kamen deshalb eine Reihe internationaler Verträge über die Schifffahrt auf Hochrhein und Bodensee zustande, damit auch die Rheinstrecke oberhalb von Basel schifffahrtsrechtlichen Regelungen unterstellt wäre. Bereits am 22. September 1867 schlossen die Bodenseeuferstaaten den „Vertrag betreffend eine internationale Schifffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee“ ab, auf den nur wenige Tage später, nämlich am 28. September 1867, der „Vertrag zwischen der Schweiz und dem Großherzogtum Baden betreffend die Schifffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen“ folgte.² Eine Vereinbarung für den Rhein zwischen Basel und dem Rheinfluss von Schaffhausen existierte allerdings immer noch nicht. Dies könnte möglicherweise auf die immer noch relativ starke Stellung der Fischer- und Flößergewerkschaften auf diesem Abschnitt zurückgeführt werden. Zumindest hatte die Großherzogliche Regierung den Wunsch der Holzhändler, die Felsen bei Laufenburg zu sprengen, unter Hinweis auf eventuelle Einkommensverluste der dortigen Fischer abgelehnt. Am 10. Mai 1879 kam es jedoch zur „Übereinkunft zwischen der Schweiz und dem Großherzogtum Baden betreffend den Wasserverkehr auf dem Rhein von Neuhausen bis unterhalb Basel“. Hierin wurde bereits im Artikel 1 grundlegend bestimmt, dass Schifffahrt und Flößerei auf dem Rhein von Neuhausen – hier

¹ Vgl.: Doka, S. 68. Vgl.: Großherzoglich Badisches Staats- und Regierungsblatt, 29 Jg.(1831), S. 91. Vgl.: Gesetzes- und Verordnungs-Blatt für das Großherzogtum Baden, 1869, S. 184/186. Kühn, S. 10.

² Diese beiden Verträge wurden am 04. Oktober 1909 revidiert. Die revidierte Fassung erfuhr in den darauf folgenden Jahrzehnten aber ebenfalls mehrere Veränderungen. Mit zwei Verträgen (von 1972 und 1973) wurden die Regelungen von 1867 endgültig abgelöst. (Krois, S. 58.)

befindet sich richtigerweise der Rheinfluss von Schaffhausen – bis unterhalb von Basel jedermann gestattet sein sollte. Es galten lediglich die Vorschriften der Zoll- und der Steuerverwaltung sowie der Polizei. Artikel 3 betonte die Abgabefreiheit, d.h. weder Schifffahrtstreibende noch Flößer sollten für die Nutzung der Wasserstraße oder die Durchfahrt unter Brücken hindurch Gebühren zahlen müssen. Allerdings nannte dieser Artikel auch gewisse Ausnahmen für die Inanspruchnahme besonderer, den Zwecken der Schifffahrt und Flößerei dienender Anlagen, Anstalten oder Leistungen.¹ Die nun jedermann gestattete Schiff- und Floßfahrt stand natürlich im direkten Widerspruch zu den Privilegien der „Rheingenossenschaft“ zwischen Säckingen und Grenzach, sowie der „Schiffsmeisterschaften“ von Groß- und Kleinlaufenburg. Diese hatten, wie an anderer Stelle bereits erwähnt, hinsichtlich der Schifffahrt und der Flößerei die alleinigen Ausübungsrechte besessen. Mit der Übereinkunft von 1879 waren nunmehr die älteren Ordnungen auf dem Rhein, wie etwa die Bestimmungen des „Maibenbriefs“ von 1808 („Neue Ordnung“), die aus demselben Jahr stammende „Floßkehrordnung“, die „Wochengefahrtsordnung“, die „Steinfuhrkehrordnung“ sowie die „Büchsegeldordnung“ und die Schifferordnung der Schiffmeister von Laufenburg aus dem Jahre 1812, außer Kraft gesetzt worden. Der Verlust der bisherigen Privilegien hatte gleichzeitig auch das faktische Ende der genossenschaftlich organisierten Fischerei, Schifffahrt und Flößerei am Hochrhein zur Folge.²

Zweifel, ob das für den Rhein unterhalb von Basel geltenden Schifffahrtsregime nicht doch auch für den Hochrhein gelten könnte, gab es allerdings immer wieder. Dem stand jedoch entgegen, dass das Großherzogtum Baden als Unterzeichner der „Revidierten Rheinschifffahrtsakte“ auch Mitglied der Rheinzentalkommission war, die über die Schifffahrt auf dem Rhein ab Basel wachte. Die Schweiz hingegen war der Rheinzentalkommission ferngeblieben. Somit konnte sich der Aktionsradius der Kommission und damit das zugrunde liegende Schifffahrtsregime des Oberrheins auch nicht auf die schweizerischen Gewässer beziehen. Denn der Hochrhein war schließlich schweizerisch-deutsches Grenzgewässer.³

¹ Vgl.: Gesetzes- und Verordnungs-Blatt für das Großherzogtum Baden, 1879, S. 866/867.

² Die Regelungen zur Aufhebung der älteren Ordnungen auf dem Rhein zwischen Basel und dem Rheinfluss finden sich in den Artikeln 1 und 6 der Deutsch-Schweizerischen Übereinkunft. (Vgl.: Gesetzes- und Verordnungs-Blatt für das Großherzogtum Baden, 1879, S. 866 und 868. Siehe auch: Müller, S. 10.)

³ Doka, S. 68.

6.2 Die Auswirkungen des Versailler Friedensvertrages

Rechtliche Unklarheit hinsichtlich der Frage, welches Schifffahrtsregime auf dem Hochrhein gelten sollte, war insbesondere in der Folge des für Deutschland verlorenen Ersten Weltkriegs und den die Schifffahrt betreffenden Bestimmungen des Versailler Vertrages von 1919 entstanden. Nach Artikel 354 sollte die „Revidierte Rheinschifffahrtsordnung“ vom 17. Oktober 1868 auch weiterhin für die Rheinschifffahrt, jedoch unter gewissen Bedingungen, gelten. Der Schweiz war allerdings daran gelegen, sich an dieser neuerlichen Revision der „Rheinschifffahrtsakte“ von 1868 zu beteiligen. Die Basler Häfen sollten als am Meer liegend aufgefasst werden. Damit war die Schweiz, die nach wie vor am freien Zugang zum Meer interessiert war, als Rheinuferstaat zu betrachten. Mithin war sie auch berechtigt, durch eigene Mitglieder an der Rheinschifffahrtskommission (Rheinzentalkommission) teilzunehmen.¹ Laut Artikel 355 des Versailler Vertrages war die Schweiz im Gegensatz zur Zeit vor dem Ersten Weltkrieg nunmehr mit zwei von 19 Kommissaren vertreten. Artikel 362 bestimmte sogar, dass je nach Ermessen der Schweiz der Aktionsradius der Kommission und damit das auf dem Rhein unterhalb von Basel geltende Regime ohne jedes Einspruchsrecht Deutschlands auf den Rhein oberhalb von Basel bis zum Bodensee ausgedehnt werden konnte. Deutschland musste sogar bedingungslos jedem diesbezüglichen Vorschlag der Rheinschifffahrtskommission von vornherein zustimmen.² Auf diese Weise wären am Hochrhein jedoch neue Zuständigkeiten geschaffen worden. Statt der bilateralen Behandlung dieses Flussabschnitts hätte die aus Vertretern verschiedener Länder zusammengesetzte Rheinzentalkommission Entscheidungsgewalt erhalten. Dies wäre weder von deutscher noch von schweizerischer Seite wünschenswert gewesen, zumal mit England (2 Vertreter), Italien (2 Vertreter) und Belgien (2 Vertreter) keine unmittelbaren Anliegerstaaten der Kommission angehörten. Deutschland musste sogar befürchten, dass diese ehemaligen Kriegsgegner zusammen mit Frankreich (4 Vertreter) mit einer Mehrheit von 10 der insgesamt 19 Stimmen jeden Vorschlag Deutschlands von vornherein überstimmen und damit die weitere Entwicklung am Hochrhein, ob Schifffahrt oder Kraftausbau, verhindern würden.³

¹ Die Forderungen der Schweiz ..., S. 36.

² Vgl.: Die Friedensbedingungen ..., S. 210.

³ Ebd., S. 206.

Unter Rechtswissenschaftlern in der Schweiz wurden generell Zweifel an der Rechtmäßigkeit derartiger Zuständigkeiten infolge eines am Hochrhein neu installierten Schifffahrtsregimes erhoben. Eine solche, auf den internationalen Regelungen der „Revidierten Rheinschifffahrtsakte“ beruhende Ordnung wäre nämlich mit den bestehenden deutsch-schweizerischen Verträgen kollidiert. Man war der Meinung, dass der Versailler Vertrag nicht in die bilateralen Staatsverträge bezüglich des Hochrheins eingreifen dürfte, „(...) *es sei denn, man vertrete die Ansicht, Deutschland stimme, entsprechend einer stereotypen Formel dieses Vertragsinstrumentes, im vorneherein jeder Änderung oder Aufhebung zu. In diesem Falle müsste sich ein einseitiges Recht der Schweiz konstruieren lassen, jederzeit sämtliche Vereinbarungen mit dem Deutschen Reich resp. Baden über den badisch-schweizerischen Rhein als aufgehoben zu erklären und durch einen Federstrich das konventionelle Rheinregime mit der Zentralkommission in Funktion treten zu lassen.*“¹

Für den Rhein zwischen Basel und dem Bodensee galten also nach wie vor die zwischen der Schweiz und dem Großherzogtum Baden 1869 und 1879 abgeschlossenen Staatsverträge als unmittelbare Rechtsbasis. Allerdings hatte man auch die Gefahr erkannt, dass aufgrund der zu erwartenden künftigen bilateralen Sonderverhandlungen mit allen eventuellen Schwierigkeiten – die Verhandlungen hätten schließlich auch ins Stocken geraten können – das beidseitige Interesse am dortigen Schifffahrtsprojekt zurückgehen konnte. Andere Projekte, wie etwa die Rhein-Neckar-Donau-Verbindung hätten eventuell als attraktivere Varianten empfunden und dem Hochrheinschifffahrtsprojekt vorgezogen werden können.²

Einen weiteren massiven Einschnitt in die wasserrechtliche Souveränität Deutschlands bedeutete der Artikel 358. Demzufolge erhielt Frankreich das Recht zur Wasserentnahme aus dem Rhein für die Unterhaltung der bereits erstellten oder noch zu errichtenden Schifffahrts- und Bewässerungskanäle oder für weitere, nicht näher bestimmte Zwecke (Artikel 358 a). Gedacht war hier offensichtlich in erster Linie an die Kraftausnutzung zur Stromerzeugung, da insbesondere Artikel 358 b Frankreich das alleinige Recht zugestand, die sich aus der Nutzbarmachung des Rheins ergebenden Kräfte für sich zu beanspruchen. Demgemäß war

¹ Zit. nach: Doka, S. 69.

² Ebd., S. 70.

Frankreich auch alleine berechtigt, sämtliche zur Regulierung, zur Nutzbarmachung oder für sonstige Zwecke der Kraftgewinnung erforderlichen Arbeiten ausführen zu lassen. Deutschland oblag demgegenüber die Verpflichtung, jede Errichtung eines Seitenkanals oder einer sonstigen Ableitung auf dem rechten Ufer, also auf badischer Seite, zu unterlassen.¹

Damit war es Frankreich rechtlich möglich, unterhalb von Basel eine künstliche Wasserstraße parallel zum Rhein zu bauen und sowohl den gesamten Schiffsverkehr dorthin abzulenken, als auch durch die Anlage von Kraftwerken die Wasserkräfte zu nutzen. Dem Land Baden wäre demnach die Schifffahrt auf dem Oberrhein unterhalb von Basel entschädigungslos vorenthalten worden. In Schifffahrtsfragen und hinsichtlich des Kraftausbaus am Oberrhein blieb Deutschland also für die Zukunft jeder Einfluss verwehrt. Das Misstrauen gegenüber dem „Erbfeind“ Frankreich war groß. Misstrauisch war man auf deutscher Seite aber auch gegenüber der Schweiz, da es ihr zum einen gelungen war, ihre Position im internationalen Schifffahrtswesen durch den Versailler Vertrag wesentlich zu verbessern, auf der anderen Seite jedoch ihr weiteres Vorgehen in Bezug auf die Förderung der Hochrhein- und Oberrheinschifffahrt noch vollkommen unklar war:

„In Summa ist Deutschland am Oberrhein aufwärts Mannheim entweder schon von vornherein aus der Stromausnutzung und dem Strombau ausgeschaltet oder mit einer Art von Zwangsverwaltung durch die von Frankreich und seinen Freunden beherrschte Zentralkommission bedroht, soweit nicht überhaupt Frankreich oder die Schweiz an seine Stelle tritt.“²

Da der Oberrhein in seinem Bereich unterhalb von Basel aus badischer Sicht grundlegend an Bedeutung verloren hatte, musste es im Interesse des Landes liegen, zumindest die Rheinstrecke oberhalb des Rheinknies für Schifffahrt und Wasserkraftnutzung in eigener Regie zu erhalten. Hierzu war man allerdings auf die wohlwollende Haltung der Schweiz angewiesen. Käme man also einerseits den Anliegen der Schweiz in der Oberrheinfrage entgegen, so glaubte man, wäre die Schweiz mit großer Wahrscheinlichkeit einem Ausbau der Hochrhein- und Oberrheinstrecke nicht abgeneigt:

¹ Vgl.: Die Friedensbedingungen ..., S. 208.

² Zit. nach: Fuchs, S. 13.

„Überdies gebot die Klugheit Deutschlands, es mit der Schweiz nicht zu verderben, damit nicht die Gefahr heraufbeschworen wurde, daß die Schweiz oberhalb Basels der gemeinsamen und nach dem Krieg für Deutschland so bitter notwendigen Kraftgewinnung Schwierigkeiten machte oder gar bei der Zentralkommission den Antrag stellte, ihr die in Artikel 358 vorgesehenen Befugnisse zu gewähren, wodurch Deutschland möglicherweise auch der wertvollen Oberrheinkräfte beraubt worden wäre.“¹

Dies hatte in erster Linie bedeutet, dass sich Deutschland nicht gegen die Aufnahme der Schweiz in die Rheinschiffahrtskommission stellte. Darin war man sich auf deutscher Seite schon unmittelbar nach dem Ende des Ersten Weltkriegs einig. Das Auswärtige Amt in Berlin hatte daher schon Ende Februar 1919 nach Rücksprache mit der Badischen Regierung ihre Gesandtschaft in Bern angewiesen, der Schweizerischen Bundesregierung die prinzipielle Bereitschaft Deutschlands an einer Aufnahme der Schweiz in die Reihe der Rheinuferstaaten und damit der Signatarstaaten der Rheinschiffahrtsakte zuzusichern.² Wie unangenehm diese Situation auf deutscher Seite empfunden wurde, geht unter anderem aus folgender Aktennotiz über eine Zusammenkunft von Vertretern einzelner Reichsministerien sowie den Gesandten der süddeutschen Länder und Elsaß-Lothringens im März 1919 hervor:

„Es bestand Uebereinstimmung darüber, daß das A.A. (Bem. d. Autors: Auswärtiges Amt) durch die Anbahnung von Verhandlungen mit der Schweiz über gewisse mit der Oberrheinfrage zusammenhängende Angelegenheiten versuchen sollte, dort eine Atmosphäre zu schaffen, die uns politisch günstig ist und insbesondere es uns ermöglicht, auf dem Wege über die Schweiz die französischen Bestrebungen zu bekämpfen, deren Verwirklichung sowohl die Schifffahrt auf dem Rhein als auch die Energiegewinnung schwer hindern, wenn nicht unmöglich machen würde.“³

Trotz der Idee Frankreichs, links des Rheins einen parallel zum Fluss verlaufenden Seitenkanal zu bauen, beharrte die Schweiz nach wie vor auf dem alten Projekt, den ursprünglichen Strom bis nach Basel durch Regulierung schiffbar zu machen. Diesem Vorhaben gegenüber musste sich Deutschland solidarisch zeigen, um für die eigenen Projekte am Hochrhein die Sympathie der

¹ Zit. nach: Ebd., S. 13/14. Mit dem Begriff „Oberrhein“ in dieser Textquelle war der Abschnitt oberhalb von Basel, also der Hochrhein gemeint. Fuchs orientierte sich noch an der alten Terminologie. Der Begriff „Hochrhein“ hatte sich erst etwa seit den Dreißiger Jahren durchgesetzt.

² Vgl.: HStAS: E 130 b, Nr. 102 d Protokoll der Sitzung zwischen Vertretern des Auswärtigen Amtes und der Badischen Regierung vom 26. Februar 1919 betr. Rheinschiffahrtsproblem.

³ Zit. nach: HStAS: E 130 b, Nr. 102 c Akten-Notiz über die Besprechung im Auswärtigen Amt am 01. März 1919 betreffend die Oberrheinfrage.

Schweiz zu erwerben. Aus einer Einschätzung des Rheinschiffverkehrsverbandes Konstanz aus dem Jahre 1919 geht hervor, dass man seinerzeit ohnehin auf einen Verbleib der Schifffahrt auf der eigentlichen Rheinwasserstraße bis Basel gehofft hatte, zumal laut Presseberichten neben einigen neutralen Staaten insbesondere England und die USA an einer durchgängig freien Rheinschiffahrt interessiert gewesen sein sollen und sie durch die Ablenkung des Verkehrs in einen linksrheinischen Seitenkanal ihre Interessen in Gefahr sahen.¹

Das Projekt, den Rhein unterhalb von Basel zu regulieren, war schon älter. Bereits zu Beginn des 19. Jahrhunderts hatte Gottfried Friedrich Tulla von der badischen Regierung den Auftrag erhalten, für den gesamten Oberrhein ein Hochwasserschutzprogramm zu erstellen, um die ständig wiederkehrenden Hochwasserfluten abzuwenden und gleichzeitig durch Absenkung der Grundwasserstände neues Ackerland in den Ufergegenden zu gewinnen. Durch den Einbau von Quer- / Längs- und Parallelbauwerken sollte dem Rheinstrom ein Bett vorgegeben werden, welches der Fluss durch seine eigene Erosionsarbeit selbst weiter vertiefen sollte.² Seinem natürlichen Verhalten folgend, fanden im Rhein aber nach wie vor Geschiebe- und Anlandungsvorgänge statt, d.h. trotz der genannten Regulierungsmaßnahmen entstanden immer wieder neue Kiesinseln, die sich im Laufe der Zeit auch verlagerten. Da mit dem Aufkommen der Dampfschiffahrt der Rhein auch für diesen Zweck den Anforderungen genügen sollte, musste der Fluss durch die Anbringung sogenannter „Buhnen“ weiter reguliert werden, damit das durch Kiesablagerungen ungünstige Flussrinnenprofil beseitigt werden konnte. Hierzu sollte eine Fahrwasserbreite von 75 m zwischen Basel und Kehl und 88 m unterhalb von Kehl bei 2 m durchgängiger Fahrwassertiefe an 318 Tagen im Jahr garantiert werden.³ Die Regulierung des Rheins zwischen Sondernheim/Speyer und Kehl/Straßburg wurde 1907 in Angriff genommen, wegen des Ersten Weltkriegs jedoch unterbrochen und erst 1924 mit der Erreichung Mannheims abgeschlossen. Der Rheinabschnitt von Kehl aufwärts bis Istein wurde in den dreißiger Jahren auf nachhaltiges Betreiben der Schweiz hin, die ein massives Interesse an einer Anbindung ihrer Häfen an die Seeschiffahrt hatte, reguliert. Ihr

¹ Vgl.: Rheinschiffverkehrsverband Konstanz, (1919), S. 27.

² Kohlhepp, S. 43. Kunz, S. 153–155.

³ Vgl.: Kunz, S. 156.

Kostenanteil belief sich, ihrem großen Interesse entsprechend, auf 60 Prozent. Die restlichen 40 Prozent übernahm das Land Baden.¹

Bereits im Frühjahr 1921 legte Frankreich seinen Plan für einen Seitenkanal von Straßburg bis Basel, genauer gesagt bis Hünigen (frz.: Huningue), der Rheinzentalkommission zur Begutachtung vor. Den Nutzungsmöglichkeiten entsprechend waren auf diesem Kanal acht Staustufen mit Kraftwerken sowie je eine Schifffahrtsschleuse vorgesehen. Gleichzeitig brachte aber auch die Schweiz ihren Vorschlag, die Schifffahrt im eigentlichen Rheinbett zu belassen und dasselbe hierfür zu regulieren, in der Kommission vor. Da der von Frankreich vorgesehene Kanal nur Schiffe von 1.000 bis 1.200 Tonnen aufnehmen konnte, bis Mannheim aber Schiffe mit bis zu 2.000 Tonnen Ladevermögen verkehrten, wurde dieser Plan von der Kommission beanstandet. Daraufhin beschränkte man sich auf einen Kanalausbaue unter Errichtung von zunächst nur einem Stauwehr, nämlich bei Kembs (Schleusenlänge: 185 m).² Nachdem sich Deutschland, die Schweiz und Frankreich in gemeinsamen Verhandlungen darauf verständigt hatten, dass der Rückstau des Kembser Stauwehrs bis zur Birmündung zurückreichen würde und damit zur Aufrechterhaltung der Schifffahrt bis Basel genügte, kam es am 10. Mai 1922 zum sog. „Straßburger Kompromiss“. Danach wurde der französische Entwurf, den Bestimmungen des Artikels 358 des Versailler Vertrages folgend, anerkannt, während gleichzeitig die Regulierung des Rheins zwischen Basel und Straßburg akzeptiert wurde. Beide Projekte wurden im Dezember 1924 der Rheinzentalkommission vorgelegt. Nachdem die Kommission im April 1925 beide Projekte genehmigt hatte, existierten seitdem zwei vollzugsfähige Entwürfe parallel nebeneinander her.³

Im Prinzip schlossen sich beide Projekte aus. Das Interesse Deutschlands an der Weiterführung der Schifffahrt bis Basel lag aber einzig und allein in dem Bestreben, auch oberhalb von Basel den Rhein schiffbar und hinsichtlich der Wasserkraft nutzbar zu machen, wie der Reichstagsabgeordnete und frühere Badische Minister Hermann Dietrich am 21. Juni 1925 auf der Jahreshauptversammlung des Rheinschifffahrtsverbands Konstanz in Waldshut deutlich machte:

¹ Vgl.:Ebd., S. 157.

² Vgl.: Zum Ausbau des Oberrheins, S. 136/137.

³ Vgl.: Fuchs, S. 14.

„Das Interesse Deutschlands an der Regulierung bis Basel ist unbedeutend, weil wir bis dorthin keine Häfen haben. Das deutsche Interesse entsteht erst dann, wenn der Rhein gleichzeitig von Basel bis Konstanz schiffbar gemacht wird, und dann konzentriert es sich vornehmlich darauf, den Strom nicht zu verlieren.“¹

Allerdings hatte man in Berlin bereits vermutet, dass Frankreich sein Kanalprojekt infolge knapper Mittel nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten durchführen könnte. Je schneller demgegenüber der Rheinlauf in seinem natürlichen Bett reguliert würde, desto weiter würde auch die Idee vom Bau des Rheinseitenkanals in die Ferne rücken. Dennoch war man sich der Tatsache gewiss, dass sich Frankreich stets auf das ihm durch den Versailler Vertrag verbrieftete Recht berufen konnte. Die Rheinregulierung konnte damit im Zweifelsfalle nicht mehr sein als ein behelfsmäßiges Provisorium.² Anfang Mai 1932 konnte mit dem Kembser Kanal das erste Teilstück des französischen Rheinseitenkanals in Betrieb genommen werden. Am 09. Oktober desselben Jahres weihte der französische Staatspräsident Lebrun die Staustufe Kembs ein. Die Schifffahrt erfolgte fortan auf dem Kembser Kanal. Dessen ungeachtet wurde aber weiterhin von der Schweiz und von Deutschland an der Rheinregulierung zwischen Kehl und Istein festgehalten.³ Weil man allerdings auch in Frankreich bereits erkannt hatte, dass der Bau des Rheinseitenkanals eine unbestimmte Dauer in Anspruch nehmen würde, war die Anerkennung der Rheinregulierung mehr oder weniger ein notwendiges Zugeständnis gegenüber der Schweiz. Schließlich konnte man ihr die Schifffahrt bis Basel nicht dauerhaft mit dem Verweis auf das Kanalprojekt verwehren.⁴ Auf diese Weise war der Weg für die Schifffahrt bis zum Bodensee weiterhin offen gehalten worden. blieb nun der Hochrhein, wie oben geschildert, in ausschließlich deutscher und schweizerischer Zuständigkeit, so blieb das Hochrheinschifffahrtsprojekt ebenso wie der Plan zum Kraftausbau auf diesem Rheinabschnitt in seiner Substanz durch den Versailler Vertrag unberührt. Unklar war jedoch, wie sich die Schweiz künftig bei diesen Projekten verhalten würde, da

¹ Zit. nach: Zum Ausbau des Oberrheins, S. 138.

² Vgl.: Ebd., S. 138.

³ Rheinschifffahrtsverband Konstanz e.V., Geschäftsbericht 1932. In: Die Rheinquellen, 28 Jg. (1933), Nr. 3, (S. 33–36), S. 33.

⁴ Ab 1948 konnte Frankreich den Grand Canal d'Alsace (Rheinseitenkanal) von Kembs bis Breisach mit drei weiteren Staustufen (Ottmarsheim 1952, Fessenheim 1956, Vogelgrün 1959) mit Geldern des Marshall-Plans weiterbauen. Die Bauausführung oblag der staatlichen Energiegesellschaft „Electricité de France“ (EdF). In dem mit Deutschland 1956 abgeschlossenen Oberrheinvertrag verzichtete Frankreich auf die Weiterführung des Rheinseitenkanals. Stattdessen wurden zwischen Breisach und Straßburg von 1959 bis 1970 vier Rheinschlingen gebaut. Bis 1977 hatte man zudem bei Gamsheim und Iffezheim im eigentlichen Rheinstrom Staustufen errichtet. (Vgl.: Kohlhepp, S. 44. Das integrierte Rheinprogramm ..., S. 7. Kunz, S. 158)

sie mittels der Regelungen des Versailler Vertrages auf dem Oberrhein unterhalb von Basel gegenüber Deutschland über ein bedeutendes Machtinstrument verfügte. In einer Einschätzung zu dieser Frage aus der zweiten Hälfte der zwanziger Jahre heißt es:

„Das nächste Interesse der Gesamtschweiz ist (...) die Erreichung von Basel. Es wird daher zwischen der Schweiz und Deutschland vor allem eine Verständigung über die gleichzeitige Schiffbarmachung der beiden Rheinabschnitte unterhalb und oberhalb Basels und über die Teilung der Kosten der gemeinsamen Unternehmung notwendig werden, bevor die Regulierung Strassburg-Basel verwirklicht werden wird.“¹

6.3 Der Deutsch-Schweizerische Vertrag von 1929

In den Übereinkünften zwischen der Großherzoglich Badischen Regierung und der schweizerischen Bundesregierung aus den Jahren 1867 und 1879 hatte man sich auf gemeinsame Hafen- und Schifffahrtsordnungen geeinigt. Dabei war die jedermann gestattete Schifffahrt auf dem Rhein von Neuhausen bis unterhalb von Basel sicherlich die wichtigste Regelung. Das dahinter stehende Anliegen beider Administrationen war, zu Gunsten der Schifffahrt und der Flößerei, in dem Umfang, wie sie damals stattfanden (Gütermengen, Schiffsgößen), mit der Aufhebung der Privilegien der Schiffer- und Flößergesellschaften entscheidende Handelshemmnisse zu beseitigen. Eine Nutzung der Wasserkräfte mittels großer, den Rhein in seiner ganzen Breite überspannender Kraftanlagen und Stauwehre auf der gesamten Strecke von Basel bis zum Bodensee, die den Bau von Schleusen für die durchgängige Schifffahrt erforderlich gemacht hätten, war zum damaligen Zeitpunkt noch nicht absehbar. Oben genannte zwischenstaatliche Regelungen hatten dementsprechend für den seinerzeitigen Schiffsverkehr auf dem Hochrhein ausgereicht. Mit der weiter voranschreitenden technischen Entwicklung auf dem Gebiet der Stromerzeugung unter Ausnutzung von Flussstrecken mit entsprechend starkem Gefälle war der Rhein oberhalb von Basel jedoch ins Blickfeld von Politik und Wirtschaft gerückt worden. Verstärkt wurde das öffentliche Interesse am Hochrhein durch das nur wenige Jahre später von Rudolf Gelpke initiierte moderne Projekt der Weiterführung der Rheinschifffahrt

¹ Zit. nach: Fuchs, S. 20.

über Basel hinaus bis zum Bodensee. Die Ausführung der dabei notwendigen Strombauten konnte somit nur auf der Grundlage einer neuen staatsvertraglichen Vereinbarung erfolgen.

Wenn das Großherzogtum Baden aber die Weiterführung der Rheinschifffahrt über Straßburg-Kehl hinaus bis nach Basel sein Ziel nannte, muss beachtet werden, dass die seinerzeitige Interessenlage des Landes noch von grundsätzlich anderen Bedingungen ausgegangen war. Ursprünglich hatte die Regierung in Karlsruhe nämlich nicht die Schiffbarmachung des Hochrheins im Sinne, sondern in erster Linie die Nutzbarmachung der ergiebigen Wasserkräfte des Oberrheins.¹ Wie gesehen, hatten der Verlust Elsaß-Lothringens sowie die weiteren einschränkenden Bestimmungen des Versailler Vertrages nach dem Ende des Ersten Weltkriegs diesem Bestreben ein jähes Ende gesetzt.

Wie weiter oben erwähnt, hatte die Rheinzentralkommission 1925 parallel zu dem von Frankreich beabsichtigten Projekt des Rheinseitenkanals auch der von der Schweiz und Deutschland präferierten Regulierung des eigentlichen Rheinlaufs von Straßburg bis Basel zugestimmt. Vom 14. bis 17. März 1927 fanden zwischen der deutschen und der schweizerischen Seite in Berlin erste Verhandlungen über die Frage der jeweiligen Kostenanteile an der Oberrheinregulierung statt. Zur Überraschung der schweizerischen Delegation hatte die deutsche Seite jedoch die Hochrheinestrecke zum Gesprächsthema gemacht. Hierbei machten die deutschen Vertreter deutlich, dass für sie eine isolierte Betrachtung des Rheins unterhalb Basels nicht in Frage käme, sondern dass der Rhein von Straßburg bis zum Bodensee – also der „Oberrhein“ nach alter Begriffsfassung – als unteilbares Ganzes aufgefasst werden müsste. Deutschland beharrte zunächst darauf, neben dem Vertrag über die Strecke unterhalb von Basel gleichzeitig einen gesonderten Vertrag für den Hochrhein auf der Grundlage der bereits zwischen Baden und der Schweiz erfolgten Abstimmungen und Entwürfe abzuschließen. Bis zur Vollendung der Oberrheinregulierung zwischen Straßburg-Kehl und Basel sollte am Hochrhein zumindest die Vorausbauphase abgeschlossen sein. Von der Schweiz wurde darüber hinaus die Übernahme eines wesentlichen Teils der Kosten verlangt. Nur unter dieser Bedingung wäre Deutschland überhaupt bereit,

¹ Vgl.: HStAS: E 130 b, (ohne lfd. Nr.) Abschrift Nr. II S. 960 über die Rheinschifffahrt.

einer Kostenbeteiligung für die Strecke von Straßburg bis Basel zuzustimmen.¹ An dieser Haltung wird das Interesse Deutschlands im Allgemeinen und Badens im Besonderen an der Schiffbarmachung des Hochrheins deutlich, waren doch auf der Rheinstrecke unterhalb von Basel keine oder nur wenige Häfen und Umschlagsplätze am deutschen Ufer möglich, wohingegen entlang des deutschen Hochrheinufers sowie einschließlich des Bodenseeuferbereichs mehrere derartige Anlegestellen vorgesehen waren.

Eine gleichzeitige Regulierung des Rheins von Straßburg bis Basel und Schiffbarmachung des Hochrheins bis nach Konstanz kam für den Schweizerischen Bundesrat jedoch nicht in Frage. In seinem Bericht an die Bundesversammlung über die Regulierung des Rheins zwischen Straßburg und Basel führte der Bundesrat hierzu aus:

„So sehr der Bundesrat die in Aussicht gestellten Leistungen Deutschlands inbezug auf das Regulierungswerk zu würdigen wusste, so unannehmbar erschien ihm die vorgeschlagene Verbindung des Regulierungsprojektes mit der Kanalisierung des Rheins oberhalb Basel. Ein in der Folge vom eidgenössischen Amte für Wasserwirtschaft im Auftrag des Bundesrates ausgearbeitetes Gutachten bestätigte seine Befürchtungen, dass vom schweizerischen Standpunkt und aus der jetzigen Wirtschaftslage heraus beurteilt, der sofortigen Erstellung der Wasserstraße Basel-Bodensee schwere Bedenken entgegenstünden. Die mit einem unverzüglichen Ausbau dieser Rheinstrecke – unabhängig von dem mit den wirtschaftlichen Bedürfnissen schritthaltenden Bau der auf der Strecke projektierten Kraftwerke – verbundenen Anlagekosten stünden in keinem Verhältnisse zu den zu erwartenden Frachtersparnissen. Dazu musste die Frage der Rückwirkungen der Schifffahrtsstrasse Basel-Bodensee auf die SBB (Anm. d. Autors: Schweizerische Bundesbahnen) als noch zu wenig abgeklärt betrachtet werden. Der fast gleichzeitige Ausbau der Strecke Basel-Strassburg und des Abschnittes Basel-Bodensee hätte jedenfalls für die Schweiz eine ganz untragbare finanzielle Belastung ergeben.“²

¹ Vgl.: BAR: E 8100 (B), Bd. 11 (Rheinschiffahrt Basel-Bodensee 1927-1955), Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Regulierung des Rheins zwischen Basel (Istein) und Strassburg vom 6. August 1929, S. 6. Vgl.: Bischof, Die Schiffbarmachung des Hochrheins ..., S. 5/6. Die Benennungen „Isteiner Vertrag“ und „Berner Abkommen“ finden sich lediglich in der Literatur und wurden in Fachkreisen als Kurzform verwendet. Die Bezeichnung „Isteiner Vertrag“ tauchte dabei am häufigsten auf. (Vgl.: Rheinschiffahrtsverband Konstanz e.V.: XIV. ordentliche Hauptversammlung. In: Die Rheinquellen, 24 Jg.(1929), Heft 7, (S. 123–127), S. 125. Vgl.: Bischof, Die Schiffbarmachung des Hochrheins ..., S. 5/6)

² Zit. nach: BAR: E 8100 (B), Bd. 11 (Rheinschiffahrt Basel-Bodensee 1927-1955), Botschaft des Bundesrates ..., S. 6/7.

Hauptsächlich wirtschaftliche und finanzielle Bedenken hatten die Schweizerische Bundesregierung also bewogen, dem Ansinnen der deutschen Verhandlungspartner eine klare Absage zu erteilen. Da man auf deutscher Seite jedoch an der Weiterführung der Schifffahrt auch über Basel hinaus massiv interessiert war, konnte die Lösung nur in einer für beide Seiten zufriedenstellenden Lösung bestehen. Im Verlauf einer weiteren Zusammenkunft vom 17. bis 21. Januar 1928 hatte sich die deutsche Seite bereit erklärt, auf die Forderung nach gleichzeitigem Ausbau beider Rheinstrecken zu verzichten. Allerdings wurde von der Schweiz verlangt, als Bedingung anzuerkennen, dass die Bundesregierung in Bern mit der badischen Regierung über den Hochrhinausbau Verhandlungen aufnehmen würde, sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse einen Ausbau günstig erscheinen ließen.¹ Der Bundesrat bemerkte in seinem Bericht an die Bundesversammlung hierzu:

„So wie die deutschen Wünsche inbezug auf den Ausbau des Rheins zwischen Basel und dem Bodensee nunmehr formuliert worden waren, liess sich zweifellos darüber reden. Dadurch, dass Deutschland anerkannte, dass die Schiffbarmachung dieser Strecke erst dann erfolgen sollte, wenn sie wirtschaftlich als gerechtfertigt erscheine, waren unsere Bedenken, die ja, wie erwähnt, wirtschaftlicher Natur waren, gegenstandslos geworden. (...) Materiell war das von den schweizerischen Unterhändlern Erreichte in jeder Beziehung annehmbar. (...) Es wird selbstverständlich auch im Interesse unseres Landes liegen, der Frage der späteren Ausdehnung des Grossschiffahrtsweges von Basel bis zum Bodensee auch fernerhin alle Aufmerksamkeit zu schenken und den Ausbau dieser Strecke nach Möglichkeit zu fördern. Die im Vertrag erwähnten Bedingungen für die endgültige Erstellung dieser Wasserstrasse dürften anderseits jede Gefahr überstürzter Massnahmen ausschliessen.“²

Dem Wunsch der deutschen Seite war beim Abschluss des Vertrages am 28. März 1929 in Bern („Isteiner Vertrag“ oder „Berner Abkommen“ genannt) in der Weise Rechnung getragen worden, dass dem Wortlaut der zweiten Berliner Zusammenkunft entsprechend ein Artikel im Besonderen die Hochrhenschifffahrt thematisierte. Während der Vertrag sich in der Hauptsache, d.h. in seinen ersten fünf Artikeln, auf die Strecke unterhalb von Basel bezog, bestimmte Artikel 6:

¹ Vgl.: Ebd., S. 7.

² Zit. nach: Ebd., S. 8.

„Die Deutsche und die Schweizerische Regierung sind darüber einig, daß im Zusammenhange mit der Regulierung des Rheins von Straßburg/Kehl bis Istein die Ausführung des Großschiffahrtsweges von Basel bis zum Bodensee zu erstreben ist.

Beide Regierungen kommen überein, daß, sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse die Ausführung des Unternehmens möglich erscheinen lassen, der Schweizerische Bundesrat mit der Badischen Regierung einen Vertrag abschließen wird, durch den insbesondere eine angemessene Kostenbeteiligung der Schweiz, die Fristen der Ausführung des Unternehmens und seine technische und administrative Förderung festgesetzt werden.“¹

Die Schweiz verpflichtete sich, die Konzessionsverhandlungen über die am Hochrhein zu erstellenden Kraftwerke mit der Badischen Regierung gemeinsam zu führen und nach Möglichkeit zu beschleunigen. Die hierbei im Hinblick auf die Durchführung der Schiffbarmachung notwendigen Auflagen für die Kraftwerksbetreiber sollten ebenfalls im Einklang mit der Badischen Regierung festgelegt werden. Gleichzeitig versprach der Bundesrat, die bauliche Ausführung der Kraftwerke zu erleichtern und – je nach wirtschaftlicher Lage – in Zukunft die Energieausfuhr nach Baden entgegenkommend zu unterstützen.²

Mit dem Artikel 6 des „Deutsch-Schweizerischen Vertrages über die Regulierung des Rheins zwischen Straßburg/Kehl und Istein“ hatte man also eine Notlösung gefunden, die es Deutschland nunmehr erlaubte, sich zu 40 Prozent an der Gesamtsumme von 50 Mio. Reichsmark für die Regulierung des Rheins unterhalb von Basel zu beteiligen.³ Dennoch bleibt festzuhalten, dass laut Vertrag der Hochrhinausbau nicht ausgeführt werden musste, sondern lediglich in Abhängigkeit der jeweiligen wirtschaftlichen Verhältnisse – dies war die alles entscheidende vertragliche Bedingung („Suspensivbedingung“)⁴ – anzustreben war. Deutschland hatte mit dem Vertrag von 1929 damit zwar den weiteren Ausbau des Hochrheins von der Schweiz, quasi als Ausgleich für die auf der Oberrheinstrecke unterhalb von Basel durch den Versailler Vertrag verloren gegangenen Möglichkeiten der Wasserkraftnutzung, in Aussicht gestellt bekommen. Diese Vision war jedoch mit keinem präzisen Zeithorizont verbunden

¹ Zit. nach: RGBL., Teil II, 1930, S. 724/725.

² Vgl.: Ebd.

³ Vgl.: Rheinschiffahrtsverband Konstanz e.V.: XIV. ordentliche Hauptversammlung. In: Die Rheinquellen, 24 Jg.(1929), Nr. 7, (S. 123–127), S. 124.

⁴ Vgl.: Lendi, S. 35.

gewesen. Hauptkriterium für die Verwirklichung schien die Frage der Finanzierbarkeit zu sein.

Bevor beide Regierungen besondere Verhandlungen über die Hochrheinschifffahrt aufnehmen und die Bauausführung beschließen konnten, war also zunächst zu klären, ob die wirtschaftlichen Verhältnisse beider Länder die Inangriffnahme des Projekts überhaupt zuließen. Was genau unter *wirtschaftlichen Verhältnissen* zu verstehen war, war durch den Vertrag jedoch nicht konkretisiert worden. Offensichtlich war man bei Vertragsabschluss der Auffassung, dass diese Formulierung allgemein klar und unmissverständlich wäre. Äußerungen in Deutschland und in der Schweiz in den folgenden Jahren und Jahrzehnten zufolge gingen die Meinungen aber gerade in dieser Frage zum Teil deutlich auseinander. Hierzu äußerte der badische Finanzminister 1929:

„Die Frage, wann es die wirtschaftlichen und finanziellen Verhältnisse erlauben werden, den Ausbau der Wasserstraße Basel-Konstanz auf der ganzen Strecke oder einem Teil derselben in Angriff zu nehmen, ist z.Zt. schwer zu beantworten. Von erheblichem Einfluss wird es sein, in welchem Tempo weitere Kraftwerke gebaut werden, und wie weit mein Bestreben, industrielle Unternehmungen für die Ansiedlung am Oberrhein zu gewinnen, Erfolg hat.“¹

Diesen Standpunkt hatte man auf schweizerischer Seite allerdings nicht vertreten. Auf die parlamentarische Anfrage hin, ob der Vertrag von 1929 für die Schweiz eine rechtlich bindende Verpflichtung enthalte, hatte Bundesrat Escher am 11. Dezember 1952 erklärt, dass die Bedingungen für die Schiffbarmachung des Hochrheins mit der Erstellung der letzten Kraftwerke auf diesem Flussabschnitt keinesfalls gegeben wären. Zwar wäre dies wohl eine den Hochrheinausbau fördernde Grundvoraussetzung. Darüber hinaus müssten jedoch noch weitere Bedingungen erfüllt werden, damit von den im Vertrag von 1929 gemeinten *wirtschaftlichen Verhältnissen* überhaupt gesprochen werden könnte.²

Eine im Einzugsgebiet der geplanten Hochrheinschifffahrt in Deutschland, Österreich und der Schweiz von den Schifffahrtsverbänden durchgeführte Fragebogenaktion (Enquête) in den Jahren 1929/30 sollte Klarheit über die volks-

¹ Zit. nach: WABW: Y 105 – 212 Korrespondenz mit Abgeordneten 1920-1957 – Schreiben des Ministers der Finanzen (Baden) an den Rheinschifffahrtsverband Konstanz vom 25. April 1929.

² BAR: E 8100 (B), Bd. 11 (Rheinschifffahrt Basel-Bodensee 1927-1955), Interpellation Scherrer, 10. Dezember 1952, (S. 665-672), S. 669.

und betriebswirtschaftlichen Voraussetzungen des Schifffahrtsprojekts bringen. Die Rückläufe der vom Rheinschifffahrtsverband Konstanz kontaktierten größeren Unternehmen waren allerdings nur wenig ermutigend. Im Bereich der für die Bezirke Lörrach und Schopfheim zuständigen Handelskammer zeigten sich von 445 insgesamt angeschriebenen Unternehmen lediglich 87 bereit, den Fragebogen auszufüllen, 23 weigerten sich und die restlichen 332 Unternehmen gaben überhaupt keine Antwort.¹ Aus dieser mangelhaften Unterstützung könnte bei der breiten Mehrheit der Unternehmerschaft durchaus eine gewisse Gleichgültigkeit an der verkehrsstatistischen Erhebung und damit auch an dem dahinter stehenden Schifffahrtsprojekt vermutet werden. Offensichtlich verbanden nicht viele Unternehmer mit der Schiffbarmachung des Hochrheins eine Besserung der wirtschaftlichen Lage im Allgemeinen und ihrer betrieblichen Situation im Besonderen.

Während man auf deutscher Seite eine günstige wirtschaftliche Situation also zunächst mit der Fertigstellung sämtlicher Flusskraftwerke am Hochrhein als gegeben annahm, war man in der Schweiz hingegen eher der Auffassung, die allgemeine Gesundung der Volkswirtschaft und der Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens des Projekts stünden eindeutig im Vordergrund. Erst dann wäre der Ausbau zu rechtfertigen.² Da zahlreiche Kraftwerke weder gebaut noch konkret geplant waren und einzelne Staustufen, wie Rheinfelden, Albruck und Rheinau, nach speziellen Lösungen verlangten, war ein zeitlicher Abschluss des Kraftwerkbbaus am Hochrhein noch lange nicht absehbar – eine Tatsache, die zum ursprünglichen Wunsch Deutschlands nach sofortiger Ausführung eigentlich im Widerspruch stand. Dennoch: Ohne die Kraftwerke und Stauwehre wäre die Hochrheinschifffahrt nicht durchführbar gewesen. Wie lange der Kraftwerksbau auch gedauert hätte – das Schifffahrtsprojekt wäre zeitlich mindestens an ihn gekoppelt gewesen.

Eine ebenso immer wieder gestellte Frage war, ob der Vertrag die beiden Partner in rechtlicher Hinsicht bindend verpflichtete. Nach Auffassung des Schweizerischen Bundesrats (Antwort auf die Interpellation des Abgeordneten Scherrer (Schaffhausen) am 11. Dezember 1952) war eine rechtliche Bindung auf

¹ Vgl.: Die Enquête zur Begutachtung ..., S. 87. Rheinschifffahrtsverband Konstanz e.V.: XIV. ordentliche Hauptversammlung. In: Die Rheinquellen, 24 Jg.(1929), Nr. 7, (S. 123–127), S. 125.

² Vgl.: Mohr, S. 165/166.

jeden Fall gegeben. Beide Vertragsparteien hatten in Bern am 07. Juni 1930 die Ratifikationsurkunden ausgetauscht. Innerhalb der Schweiz war der Vertrag bereits der Bundesversammlung, d.h. Stände- und Nationalrat zur Beschlussfassung und danach der abstimmungsberechtigten Bevölkerung zum Entscheid vorgelegt worden. Schließlich wurde er im Bundesgesetzblatt veröffentlicht. Innerhalb der gestellten Referendumsfrist war kein Einspruch erhoben worden. Formfehler waren also ausgeschlossen. Nach außen hin, d.h. gegenüber Deutschland, war der Vertrag damit bindend.¹ Dabei hatte die Schiffbarmachung des Hochrheins allerdings, wie gesehen, nicht im Vordergrund gestanden. Der Vertrag von 1929 stellte lediglich einen Vorvertrag („Pactum de contrahendo“) dar, der die Verpflichtung zum Abschluss eines Hauptvertrages in sich trug. Jedoch gekoppelt an die Bedingung, dass die wirtschaftlichen Verhältnisse den weiteren Ausbau überhaupt als geboten erscheinen ließen. Bis zur Entscheidung in dieser Frage verblieb das Projekt in einem rechtlichen Schwebezustand. Es würde durch die genannte Bedingung also aufgeschoben (Suspensivbedingung = aufschiebende Bedingung). Die Feststellung hierüber könnte zudem niemals durch eine Vertragsseite allein getroffen werden.²

Zum konkreten Beschluss der Bauausführung hätte es also eines abschließenden Staatsvertrages (Ausführungsvertrag) bedurft. Dennoch sahen sich beide Länder auf der Grundlage des Vertrags von 1929 verpflichtet, dem Hochrheinprojekt künftig mit positiver, ja wohlwollender Haltung zu begegnen.³ Der noch abzuschließende Ausführungsvertrag sollte in technischer wie in finanzieller Hinsicht, etwa in der Frage der Aufteilung der Kosten und der Anzahl und der Größe der Schleusen für Klarheit sorgen. Zwar konnte man sich durch ständige Fortschreibung und Erneuerung der bisherigen Baupläne in den folgenden Jahrzehnten bei den technischen Fragen weitgehend einigen. Die Frage, wie das Projekt finanziert werden und – bei direkter Beteiligung der Staaten – die entstehenden Kosten verteilt werden sollten, blieb hingegen ungelöst. Insbesondere die Abgabenproblematik blieb dauerhaft umstritten, zumal man sich nie ganz im Klaren war, ob das ausführende Unternehmen rein privatwirtschaftlich, ganz staatlich oder als Mischform (ähnlich den Kammern)

¹ Vgl.: BAB E 8100 (B), Bd. 11 (Rheinschiffahrt Basel-Bodensee 1927-1955), Interpellation Scherrer ..., S. 668.

² Ebd., S. 668/669.

³ Vgl.: Bischof, Die Schiffbarmachung des Hochrheins ..., S. 5/6. Vgl.: Lendi, S. 35.

organisiert sein sollte. Ein abschließender Vertrag über den Hochrheinausbau kam nie zustande. In rechtlicher Hinsicht blieb das Schifffahrtsprojekt damit letztlich auf dem Stand des Vertrags von 1929 stehen.

6.4 Das Problem der wasserrechtlichen Zuständigkeit

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war mit dem Wunsch, den Strom bis nach Basel und darüber hinaus bis zum Bodensee schiffbar zu machen, sowohl in der Schweiz als auch in Deutschland zwangsläufig die Frage nach der wasserrechtlichen Zuständigkeit für den Rhein aufgetreten, denn in beiden Staaten galt ein sehr stark ausgeprägter Föderalismus, d.h. die Kantone einerseits und die einzelnen Reichsländer andererseits verfügten über sehr weitreichende Kompetenzen. Da die Binnenschifffahrt in der Vergangenheit in beiden Ländern jedoch keine so nennenswerte Bedeutung besessen hatte, waren auf beiden Seiten des Rheins die Zuständigkeiten im Schifffahrtswesen dezentral organisiert geblieben. Mit Zunahme der Bedeutung der Schifffahrt und mit der Erstellung von Schifffahrts- und Kanalisierungsprojekten, die die bisher gekannten Dimensionen sprengten, rückten sowohl der Schweizerische Bund als auch das Reich als potentielle Akteure immer mehr in den Vordergrund.

In der Schweiz war der Übergang der wasserrechtlichen Zuständigkeit auf den Bund hauptsächlich von den schweizerischen Schifffahrtsverbänden gefordert worden. Gemeinsam hatten der Basler und der St. Galler Schifffahrtsverband am 08. März 1908 während der laufenden Beratungen zu einem neuen Wasserrechtsgesetz eine entsprechend lautende Eingabe an den Bundesrat und an die Bundesversammlung (Ständerat und Nationalrat) gerichtet. Von Seiten des Nationalrats waren die Vorschläge der Verbände allerdings eher negativ bewertet worden. Die geforderte Kompetenzerweiterung des Bundesrats hätte von ihm selbst erst eine Prüfung und Stellungnahme sowie konkreter diesbezüglicher Anträge an die Bundesversammlung bedurft. Die das Wasserrechtsgesetz beratende Kommission des Nationalrats sah sich zudem außerstande, dem Bundesrat das Gesetz zur Nachbearbeitung zurückzuweisen. Hinzu kamen Bedenken, dass durch die gleichzeitige Beschneidung der kantonalen

Kompetenzen das ohnehin in einigen Kantonen nicht oder kaum vorhandene Interesse an der Binnenschifffahrt zu einer generellen Ablehnung führen könnte. Die Wasserrechtsinitiative könnte etwa in der Volksabstimmung nicht angenommen werden. Anstelle der Aufnahme gewisser Formulierungen als Zusätze des bereits zur Beratung vorgelegten Entwurfs hielt man seitens der Kommission die Aufnahme eines selbstständigen Verfassungsartikels zur Übernahme der Wasserrechtskompetenz auf den Bund für sinnvoller.¹ Gleichzeitig mit der Gesetzesänderung forderten die Schifffahrtsverbände die Schaffung einer selbstständigen eidgenössischen Wasserwirtschaftszentrale, welche parallel und nicht als Unterabteilung des hydrometrischen Büros bestehen sollte.²

Der Erfolg der Initiative der beiden schweizerischen Schifffahrtsverbände war nur sehr bescheiden. Die Bundesverfassung hatte lediglich in Artikel 24bis den Zusatz „*Dabei ist die Binnenschifffahrt nach Möglichkeit zu berücksichtigen*“ erhalten.³ Auch ein von der Wasserrechtskommission vorgelegter Entwurf für ein eigentliches Wasserrechtsgesetz (Artikel 14) blieb hinter den Erwartungen der Verbände zurück, da er viel zu allgemein gefasst war und die in der Zukunft schiffbar zu machenden Flüsse in keiner Weise bezeichnete. Von dem Basler Ingenieur und Schifffahrtspionier Rudolf Gelpke wurde in einem Referat anlässlich der VI. Generalversammlung des Basler Schifffahrtsverbandes im März 1910 vorgeschlagen, diesen Artikel in der folgenden Weise zu ergänzen:

„Als für die Großschifffahrt in der Folge der Zeit in Betracht fallende Gewässerstrecken sind heute folgende Flussabschnitte zu bezeichnen: 1. Der alte Rheinlauf von Rheineck bis zur Einmündung in den Bodensee. 2. Der Rhein von seinem Ausflusse aus dem Bodensee bis nach Basel. 3. Die Aare zwischen dem Brienzersee und dem Thunersee. 4. Die Aare in ihrem Laufe vom Thunersee bis zur Einmündung in den Bielersee. 5. Die Aare von der Ausmündung aus dem Bielersee bis zum Rhein bei Koblenz. (...) Die Regulierung der natürlichen Seebecken im Interesse der künstlichen Ausgleiche der Wasserstände ist Sache des Bundes.“⁴

¹ Vgl.: Hautle, A.: Über die rechtlichen Unterlagen ..., 32/33.

² Ebd., S. 33.

³ Vgl.: IV. Jahresbericht des Vorstandes des Vereins für die Schifffahrt auf dem Oberrhein an die fünfte Hauptversammlung des Vereins über das Jahr 1908. In: Die Rheinquellen, 4 Jg.(1909), (S. 38–41), S. 39.

⁴ Zit. nach: VI. Generalversammlung des Vereins für die Schifffahrt auf dem Oberrhein. In: Die Rheinquellen, 5 Jg.(1910), (S. 46–51), S. 49.

Dieser Vorschlag war von den Behörden und Beschlussgremien auf Bundesebene aber ebensowenig berücksichtigt worden. Allerdings hatte der Basler Schifffahrtsverband in einer Eingabe an die Bundesbehörden 1912 einen weiteren Entwurf unterbreitet. Im Hinblick auf die Verfügungsrechte über die Gewässer und die Organisation der wasserwirtschaftlichen Vorarbeiten enthielt dieser Vorschlag unter anderem folgende Artikel:

„Art. 1. Der Bund übt die Oberaufsicht aus über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte der öffentlichen und privaten Gewässer, sowie über die mit dieser Nutzung organisch zusammenhängenden wasserwirtschaftlichen Unternehmungen.

Art. 1 a. Zur Ausarbeitung eines Wasserwirtschaftsplanes, zur Aufstellung allgemeiner Vorschriften über alle in Betracht fallenden Wassernutzungen wie zur publizistischen Verarbeitung des statistischen Materials errichtet der Bund eine wasserwirtschaftliche Zentralstelle (Wasserwirtschafts-Amt).“¹

Doch nach wie vor lag die Zuständigkeit über das Schifffahrtswesen in der Schweiz bei den Kantonen – ein Umstand, der durchaus allgemein negativ empfunden wurde. Denn jeder Kanton für sich wäre nicht in der Lage gewesen, eines der in der Schweiz geplanten Schifffahrtsprojekte alleine durchzuführen. Ständig wären Verhandlungen und Abstimmungen mit anderen Kantonen erforderlich gewesen, um einen einheitlichen Plan erstellen zu können. Waren also für diese Projekte einheitliche Anlagen, technische und administrative Normen erforderlich, so hätte die Zersplitterung der kantonalen Kompetenzen einen mühsamen und zeitaufwendigen Weg bedeutet. Eine einheitliche Organisation unter der Führung des Bundes hingegen bedeutete eine große Erleichterung. Schon allein im Hinblick auf die Verhandlungen mit dem Ausland mussten die schweizerischen Interessen bei der Bundesregierung gebündelt werden. Auch die wirtschaftlichen Folgen, wie die entstehenden Kosten und zu erwartenden Frachtenverbilligungen, waren durch kantonale Grenzen nicht beschränkt, sondern eine nationale Angelegenheit. Außerdem unterstanden dem Bund, der überdies bereits die Oberaufsicht über die Fischerei, den Uferschutz und die Kraftausnutzung besaß, auch schon die Bahnen. Dem Bund wurde zugetraut, beide Verkehrsträger gleichwertig nebeneinander zu stellen, damit sie sich

¹ Zit. nach: VII. Jahresbericht des Verbandes des Vereins für Schifffahrt auf dem Oberrhein – Basel. In: Die Rheinquellen, 7 Jg.(1912), Heft 6, (S. 89–95), S. 91.

gegenseitig unterstützten und nicht schaden. ¹ In seiner Botschaft an die Bundesversammlung zur Gesetzgebung über die Schifffahrt von 1917 hatte der Bundesrat seine Haltung deutlich zum Ausdruck gebracht:

*„Wenn wir Ihnen heute beantragen, dem Bunde durch eine ausdrückliche Verfassungsbestimmung die Kompetenz zur Regelung der Schifffahrt zu übertragen, so geschieht es, um gerüstet zu sein, wenn die Frage vom Stadium der Untersuchung in das der Ausführung übertreten wird (...) die Gelegenheit lässt vielleicht noch lange auf sich warten, sie kann aber auch unerwartet schnell kommen. (...) Das wird man wohl nicht bestreiten, dass niemand anders als der Bund die Grossschifffahrt auf schweizerischem Gebiete ins Leben rufen und gesetzgeberisch ordnen kann. Musste doch schon jetzt der Bund in der Regel eingreifen, wenn es galt, die lokale Schifffahrt auf interkantonalen Gewässern unter eine einheitliche Ordnung zu stellen.“*²

Bereits am 25. November 1864 hatte sich der damalige Bundesrat für die generelle Einführung der Bundesflagge („Schweizerflagge“) in der schweizerischen Schifffahrt ausgesprochen. Diesem Antrag hatte die Bundesversammlung zwar mit Beschluss vom 17. Dezember desselben Jahres zugestimmt, faktisch war diese Bestimmung allerdings nicht ausgeführt worden.³

Nun sollte aber die Schifffahrt in Bundeskompetenz übernommen werden, bei gleichzeitig enger Zusammenarbeit und Abstimmung mit den jeweils betroffenen Kantonen. Die dem Bund anheim fallenden Aufgaben umfassten etwa den Bau der Wasserstraßen (Ort, Art, Ausführung), die Festlegung von Schifffahrtsordnungen, Normen und Abmessungen sowie die Aufstellung schifffahrtsrechtlicher Regelungen (z.B. für Haftungsfälle).⁴ Aus diesem Grund hatte der Bundesrat einen Entwurf über einen zusätzlichen Artikel (Artikel 24ter) zur Bundesverfassung ausgearbeitet, durch den die Schifffahrt in der Schweiz endgültig in die völlige Kompetenz des Bundes fallen sollte:

¹ Vgl.: Botschaft des Bundesrates ... (1917), S. 314.

² Zit. nach: Ebd., S. 313/314.

³ Vgl.: Ebd., S. 318.

⁴ Der schweizerische Bundesrat ..., S. 162, 167.

„Artikel 24ter Die Gesetzgebung über die Schifffahrt ist Bundessache.“¹

Bei dieser Formulierung hatte man sich eng an den schon bestehenden Artikel 26 gelehnt:

„Artikel 26 Die Gesetzgebung über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen ist Bundessache.“²

Artikel 24ter wurde am 20. Oktober 1917 der Bundesversammlung zur Genehmigung vorgelegt. Nachdem der Nationalrat am 11. Juni 1918 und der Ständerat am 24. September 1918 ihre Zustimmung gegeben hatten, wurde der Artikel per Bundesbeschluss Bestandteil der Verfassung. Diese Entscheidung war im Mai 1919 durch eine Volksabstimmung bestätigt worden.³ Der Moment für die Ergänzung der Bundesverfassung um den genannten Artikel 24ter schien aus Sicht der Verbände günstig gewählt zu sein, da aus ihrer Sicht das Stadium der Planungen und Projektierungen mehr oder weniger beendet war, wohingegen im nächsten Schritt die Ausführung stehen sollte.⁴ Diesen Standpunkt hatten die Verbände wohl nur in propagandistischer Hinsicht vertreten, da der internationale Wettbewerb zur Erlangung baureifer Planvorschläge schließlich zeitlich ausgesetzt war und ohne diese Entwürfe, abgesehen von dem ursprünglichen sehr allgemein gehaltenen Vorschlag Rudolf Gelpkes, an und für sich kein konkretes, detailliert ausgearbeitetes Projekt existierte.

Vom 04. bis zum 10. Juni 1918 wurde die vom Bundesrat beantragte Verfassungsänderung im Nationalrat beraten. Die vorberatende nationalrätliche Kommission empfahl dem Nationalrat die Annahme des neuen Verfassungsartikels Art. 24ter, durch den dem Bund die unbestrittene und uneingeschränkte Gesetzgebungskompetenz im Wasserverkehr auf natürlichen und künstlichen Gewässern, zuvorderst im eigenen Land, aber auch auf den Meeren, übertragen werden sollte, da der Schweiz als souveränem Staat schließlich auch der Zugang zur Nordsee zustand. Damit sollten also die Wasserstraßen aus der kantonalen

¹ Zit. nach: Botschaft des Bundesrates ... (1917), S. 317.

² Zit. nach: Ebd.

³ Vgl.: Der schweizerische Bundesrat ..., S. 162, 167. Vgl.: Bundesbeschluss betreffend die Aufnahme eines Art. 24ter ... (1918), S. 678/679. Vgl.: Bundesbeschluss betreffend die Aufnahme eines Art. 24ter ... (1919), S. 301/302.

⁴ Der schweizerische Bundesrat ..., S. 166/167.

Hoheit herausgelöst und die höchst bedenkliche lähmende Wirkung der unterschiedlichen regionalen Interessen und Ansprüche beendet werden. Die Wünsche der einzelnen Kantone kämen, so war die Auffassung der Kommission, ohnehin in den eidgenössischen Räten (Ständerat und Nationalrat) genügend zur Sprache.¹ Als hauptsächliche Argumente in der Nationalratssitzung vom 04. Juni wurde von den Rednern betont, dass die Schweiz mittlerweile über ihr eigenes, nationales Wasserverkehrsnetz hinaus internationale Verbindungen bis hin zum Meer besäße. Mit dem über die Staatsgrenzen der Schweiz hinausgehenden Aktionsraum der schweizerischen Schifffahrtstreibenden ergäbe sich nunmehr die Notwendigkeit einer einheitlichen Schifffahrtsgesetzgebung und –verwaltung. Unterstrichen wurde auch die Bedeutung der Schifffahrt für die schweizerische Volkswirtschaft und Handelspolitik insgesamt. Da es sich hierbei um eine gesamtschweizerische Angelegenheit handelte, müssten zwangsläufig die kantonalen Interessen denen des Bundes untergeordnet werden. In der abschließenden Abstimmung im Nationalrat war der Antrag des Bundesrats zum Artikel 24ter einstimmig angenommen worden.²

In einem Kreisschreiben des Eidgenössischen Departements des Innern vom 04. April 1923 an sämtliche Kantonsregierungen hatte der Bundesrat seine Schifffahrtspolitik in der Weise präzisiert, als er die für eine Schiffbarmachung in Betracht kommenden Gewässer konkret benannte. Dem Rhein von Basel bis zum Bodensee sowie der Aare vom Genfersee bis zur Koblenzer Einmündung in den Rhein wurde eine primäre Bedeutung eingeräumt.³

Die Verhältnisse in Deutschland gestalteten sich ähnlich. Wie weiter oben im Zusammenhang mit der Abgabenproblematik bereits ausgeführt, unterlagen nach Art. 4, Ziffer 9 der Bismarckschen Reichsverfassung die Schifffahrt und die Flößerei zwar der Aufsicht des Reiches. Diese Formulierung war allerdings sehr allgemein gehalten und eine genaue Bezeichnung der unter die Verwaltung des Reiches fallenden Gewässer fehlte vollständig. Das in der Zeitspanne von 1908 bis 1911 von Preußen geforderte Abgabengesetz, das den allgemeinen Grundsatz der Abgabefreiheit durchbrechen sollte, war in der damaligen Debatte von Seiten

¹ Vgl.: Die Zentralisation der Schifffahrts-Gesetzgebung in der Schweiz. In: Die Rheinquellen, 13 Jg.(1918), (S. 137–139), S. 137. Vgl.: Revision der Bundesverfassung (Gesetzgebung über die Schifffahrt). In: Die Rheinquellen, 13 Jg.(1918), (S. 73–94), S. 73/74.

² Vgl.: Die Zentralisation ..., S. 137/138. Vgl.: Revision der Bundesverfassung ..., S. 73/74.

³ Vgl.: Krucker, Zur Hochrheinschifffahrt ..., S. 123.

der Befürworter als Beitrag zur Reichsvereinheitlichung gesehen worden. Das „Gesetz, betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schifffahrtsabgaben“ vom 24. Dezember 1911, mit dessen Beschluss die Debatte geendet hatte, bedeutete aber keine reichseinheitliche Organisation der deutschen Schifffahrt. Erst mit der Inangriffnahme großer Schifffahrtsprojekte im Reich, so auch mit dem Projekt der Schiffbarmachung des Oberrheins, war die Frage der Verwaltung und Organisation besonders in den Vordergrund getreten. Der Standpunkt Badens in dieser Angelegenheit war bereits deutlich geworden, als der Minister für öffentliche Arbeiten im Preußischen Abgeordnetenhaus von Breitenbach die Ausbauforderung „*unter der Autorität des Reiches*“ wissen wollte und neben den Interessen einzelner Bundesstaaten – gemeint war hier im Besonderen Baden – auch die Interessen des Reichs geschützt und gewahrt werden sollten. Zur besseren Organisation und zur Gewinnung eines umfassenden Projektentwurfs für die Oberrheinregulierung war von Seiten des Reichs außerdem der Vorschlag gemacht worden, eine GmbH, bestehend aus Vertretern des Reichs, Preußens, Württembergs, Bayerns und Hessens sowie der Uferstaaten und vier großer (hauptsächlich norddeutscher) Elektrizitäts- und Tiefbauunternehmen, zu gründen.¹ Damit wäre jedoch die komplette Planungs- und Entscheidungshoheit an ein Gremium übertragen worden, in dem Baden keine Mehrheit besessen hätte. Weil durch eine solche GmbH also die Interessenlage Badens gefährdet schien, hatte Innenminister von Bodmann in Berlin Einspruch erhoben. Im Hinblick auf die badischen Wasserkräfte hatte er erreichen können, dass über deren Nutzung stets nur im Einvernehmen mit der Badischen Regierung unter bestimmten Bedingungen verfügt werden konnte. Diese Bedingungen allerdings legte Baden fest.²

Der Wunsch des Reichs, mehr Einfluss in der Wasserstraßenpolitik nehmen zu können, wurde immer wieder hervorgehoben. Einer Äußerung des Reichstagsabgeordneten Liesching in der Sitzung vom 20. März 1917 zufolge hatte der Staatssekretär des Innern diese Forderung gestellt. Liesching selbst trat für die Vereinheitlichung der deutschen Wasserwege ein. Da man schon bei den Eisenbahnen zu der Erkenntnis gelangt war, dass eine Einheitlichkeit richtig sei, wäre es für die Schifffahrt ganz selbstverständlich, wenn auch dort Planung und

¹ Vgl.: Verhandlungen der Ersten Kammer der Stände-Versammlung, Protokollheft, 1917, 5. Sitzung, 13. Juni 1917, S. 126/127.

² Vgl.: Baden und die Reichsprojekte ..., S. 125.

Ausbau der Wasserstraßen einheitlich erfolgten. Schifffahrt und Schiffbar-machung wären in Deutschland Sache des Reichs. Gleichzeitig bemängelte der Abgeordnete die Haltung Badens, Württembergs und Bayerns, wo eigene Wege gegangen würden und Einigungen nur sehr langsam zustande kämen. In Preußen hingegen sei der Ausbau eines einheitlichen Wasserstraßennetzes bereits möglich gewesen.¹

Mit dem Abschluss des Staatsvertrags betreffend den Übertrag der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich vom 01. April 1921 war ein wichtiger Schritt zur Vereinheitlichung im deutschen Schifffahrtswesen getan. Danach gingen die in dem Vertrag näher bestimmten Binnen- und Seewasserstraßen der Länder mit allen Rechten und Pflichten ins Eigentum und in die Verwaltung des Reichs über (§ 1, Abs. 1 und 2). Ebenso wurden die aus den an das Reich übergehenden Wasserstraßen zu gewinnenden Wasserkräfte an das Reich übertragen. Die bisher genutzten Wasserkräfte hatte das Reich den Ländern ohne die Pflicht zur Kostenrückerstattung zufallen lassen. Zudem sollten die bereits errichteten oder im Bau befindlichen Kraftwerksanlagen weiterhin im Eigentum der Reichsländer verbleiben.² Nach Abschnitt III. (Verwaltung der Reichswasserstraßen) § 11 ging mit dem Eigentum auch die Verwaltungszuständigkeit von den Landeszentral-behörden hinsichtlich des Baus, der Unterhaltung, des Betriebs und der Verwaltung der betroffenen Wasserstraßen an das Reich über.³ Für die Hochrheinstrecke hatte sich Baden allerdings einen Sonderstatus ausbedungen. Dieser war in dem gesonderten „Neckar-Donau-Staatsvertrag“ vom 01. Juni 1921 zwischen dem Reich und den Ländern Württemberg, Hessen und Baden über den Ausbau der Neckar-Donau-Wasserstraße festgelegt worden. Gemäß Absatz 3 dieser Vereinbarung überließen die genannten Uferstaaten sowohl den gemischt-wirtschaftlichen Unternehmungen als auch dem Reich die volle Nutzung derjenigen Wasserkräfte, die im Zuge des Ausbaus in das Eigentum des Reichs oder der Unternehmen übergegangen waren. Ziffer 4 bestimmte:

¹ Vgl.: Verhandlungen des Reichstags, 1917, 87. Sitzung, 20. März 1917, S. 2563.

² Hrh: Auszugsweise Abschrift aus dem Staatsvertrag vom 01. April 1921 betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich. (Abgedruckt in: Gedanken und Anregungen über den Hochrhein-Ausbau zur Schifffahrtsstraße nach südbadischen Gesichtspunkten, o.O. o.J. (ca. 1958), S. 16/17)

³ Ebd., S. 18.

„Das Reich verpflichtet sich, die in dem Staatsvertrage, betreffend den Übergang der Wasserstrassen von den Ländern auf das Reich, getroffene Regelung, wonach der Rhein nur von Basel abwärts auf das Reich übergegangen ist, auch für den Fall aufrecht zu erhalten, daß die Zuständigkeit der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt auf den Rhein oberhalb Basel ausgedehnt werden sollte, wie die Artikel 362 Ziffer 2 des Friedensvertrages vorsieht. Das Reich wird den Übergang der oberhalb Basel liegenden Strecken nicht früher fordern, als bis diese und die Strecke Straßburg-Basele zur Großschiffahrtsstraße ausgebaut sind, und es wird in der dann hierüber zu treffenden besonderen Vereinbarung mit Baden diesem die Ausnützung der Wasserkräfte sowie die für die Kräfte geschuldeten Entgelte insoweit überlassen, als sie nicht zur Bestreitung der durch die Schiffahrtsabgaben nicht gedeckten Kosten der Schiffahrtsstraße erforderlich sind. Der Ertrag der Wasserkräfte des Rheins oberhalb Basele darf demnach zu den Kosten der Schiffbarmachung und zu den Unterhaltungskosten anderer Rheinstrecken oder Wasserstraßen nicht herangezogen werden. Im übrigen wird Baden für seinen Teil dafür sorgen, daß dem Reich Aufwendungen für die Schiffbarmachung der Rheinstrecke oberhalb Basele nicht erwachsen werden, da diese Aufwendungen, soweit sie nicht schon den Unternehmern der Kraftwerke zur Auflage gemacht werden und soweit sie nicht anteilig von der Schweiz oder weiteren Beteiligten übernommen werden, aus dem Ertrag der Entgelte bestritten werden sollen, die diese Werke nach den Verleihungsbedingungen zu leisten haben werden.“¹

Augenfällig wurden diese Bestimmungen insbesondere im Wortlaut des 1929 zwischen der Reichsregierung und dem Schweizerischen Bundesrat abgeschlossenen Vertrages über die Oberrheinregulierung. Dort wurde nämlich ausdrücklich die Badische Regierung als der künftige Verhandlungspartner in allen nachfolgenden Fragen benannt. Damit war trotz des internationalen Charakters des Projekts speziell in Bezug auf den Ausbau des Hochrheins die von Baden eingeforderte rechtliche Sonderstellung dieses Flussabschnitts deutlich gemacht worden.²

Während also Württemberg beispielsweise im Rahmen des gemeinsamen Neckarausbaus auf die völlige Ausnutzung der Wasserkräfte sowie die daraus erwachsenden Entgelte zugunsten des Reichs verzichtete, hatte Baden den Hochrhein weiterhin in seiner eigenen Zuständigkeit behalten. Dies betraf die Kraftausnutzung ebenso wie die Schifffahrt. Der Preis, den Baden hierfür zahlen musste, war allerdings, dass es für die Kosten einer Schiffbarmachung dieser Rheinstrecke zusammen mit der Schweiz alleine, d.h. ohne Beteiligung des Reichs, hätte aufkommen müssen. Die Badische Regierung war damals aber noch

¹ Zit. nach: HStAS: E 130 b, Nr. 96 „Neckar-Donau-Staatsvertrag“ vom 01. Juni 1921.

² Vgl.: HStAS: E 130 b, Nr. 130 Entwurf eines Gesetzes über den Deutsch-Schweizerischen Vertrag zwischen Strassburg-Kehl und Istein.

von der Fiktion ausgegangen, sie könne allein mit Hilfe der von den Hochrheinkraftwerken zu entrichtenden Auflageleistungen, sowie durch die ebenfalls von den Kraftwerken zu zahlenden Wassernutzungsentgelte die Kosten für die Schiffbarmachung des Hochrheins aufbringen, ohne die Staatskasse auch nur annähernd beanspruchen zu müssen. Tatsächlich erwartete sie sogar einen Einnahmeüberschuss gegenüber den Kosten.¹ Denn schließlich hatte sich Baden im „Neckar-Donau-Staatsvertrag“ für den Fall der Übernahme des Hochrheins durch das Reich die ausschließliche Verwendung der Wassernutzungsentgelte zum Zwecke der Schiffbarmachung dieser Rheinstrecke ausdrücklich zusichern lassen. Die Einnahmen durften also keinesfalls für die Finanzierung anderer Projekte, wie z.B. des Neckarkanals, herangezogen werden, sondern würden selbst dann, wenn das Hochrheinschifffahrtsprojekt eventuell nicht realisiert würde, einzig und allein dem Land Baden zufallen.² Somit bestand nur die Möglichkeit, dass die Gelder entweder für den Hochrheinausbau durch das Reich Verwendung gefunden hätten oder bei Nichtrealisierung des Projekts beim Land Baden verblieben wären. In jedem Falle wären die Wassernutzungsentgelte aber zum Nutzen des Landes Baden eingesetzt worden.

Schon 1920 waren die bisher in bundesstaatlicher Zuständigkeit betriebenen Eisenbahnen in die Kompetenz des Reichs übergegangen. Während der Wunsch der Reichsbehörden nach Vereinheitlichung auch im Wasserverkehrswesen bekannt war, sollte die Verwaltung der badischen Wasserstraßen nach Aussage des Badischen Finanzministers Köhler anlässlich der 10. Ordentlichen Hauptversammlung des Konstanzer Verbandes am 21. Juni 1925 in Waldshut weiterhin unter eigener Oberhoheit erfolgen und auch räumlich nicht nach Berlin verlagert werden, sondern in Baden selbst verbleiben.³ Auch der 1931 an die Länder gerichtete nochmalige Vorschlag der Reichsregierung, die Wasserstraßen unter die unmittelbare Verwaltung ihrer (Bem. d. Autors: der Reichsregierung) Behörden zu nehmen, blieb ungehört. Allerdings schien auch in der benachbarten Schweiz ein Abwandern der Zuständigkeit von Karlsruhe nach Berlin als eher nachteilig empfunden worden zu sein, da man die bisherige Praxis der direkten Verhandlungen mit den badischen Behörden sehr schätzte. Daher war man an der

¹ Vgl.: Der Ausbau des Hochrheins zur Großschiffahrtsstraße (Denkschrift), S. 5, 28. Stang, S. 401.

² Vgl.: HStAS: E 130 b, Nr. 96 „Neckar-Donau-Staatsvertrag“ vom 01. Juni 1921.

³ Widerrecht, Wasserstraßen und Eisenbahn, S. 82. Vgl.: Rheinprobleme Strassburg–Bodensee, S. 112.

Weiterführung der gewohnten Zusammenarbeit, die nach schweizerischem Empfinden *nur gute Früchte zeitigte* nach wie vor interessiert.¹

Die Vorstellung Badens, man könne allein auf der Grundlage der Erträge aus der Wasserkraftnutzung die Kosten der Schiffbarmachung des Hochrheins decken und darüber hinaus sogar noch ein Gewinn erzielen, stellte sich im Laufe der Zeit schon allein wegen permanenter Kostensteigerungen als Utopie heraus. Entsprechende Erfahrungen hatte man beispielsweise schon im Zusammenhang mit der Neckarkanalisation machen können. Dort hatte sich bald nach der Stabilisierung der Papiermark 1923/24 gezeigt, dass die Erträge aus der Wasserkraftnutzung die Kosten des Ausbaus noch nicht einmal kompensieren konnten. Der Hochrheinausbau drohte ebenso, zu einem Verlustgeschäft zu werden.² Da somit schon relativ früh feststand, dass Baden gar nicht im Stande wäre, allein den Hochrheinausbau finanziell zu bewältigen, lag der Gedanke nahe, eine Änderung des „Neckar-Donau-Staatsvertrags“ in der Weise vorzunehmen, dass der Hochrhein nachträglich in die Verwaltungs- und Finanzhoheit des Bundes übernommen würde. Seit den fünfziger Jahren war diese Idee sowohl von Seiten der baden-württembergischen Landesregierung als auch der Bundesregierung ernsthaft in Betracht gezogen worden. Im weiteren Gang der vorliegenden Arbeit wird auf diesen Aspekt genauer eingegangen.

¹ Vgl.: Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee: Jahresbericht und Jahresrechnung 1931. In: Die Rheinquellen, 27 Jg.(1932), (S. 120–126), S. 120.

² Der Ausbau des Hochrheins zur Großschiffahrtsstraße (Denkschrift), S. 28.

7 Badische und schweizerische Standpunkte seit Entstehung des modernen Ausbauprojekts

Mit der Vorstellung eines modernen Projekts zur Schiffbarmachung des Hochrheins durch den Basler Ingenieur Rudolf Gelpke war die Rheinstrecke oberhalb von Basel ins Blickfeld von Politik und Wirtschaft gerückt worden. Fraglich bleibt aber, ob der von den frühen Befürwortern des Projekts in der Wirtschaft verbreitete Optimismus in den maßgebenden politischen Kreisen in Baden und in der Schweiz gleichfalls geteilt wurde.

Bereits am 16. Oktober 1907 hatte die noch junge Internationale Vereinigung für die Rheinschifffahrt in Konstanz in einer Eingabe an das Badische Innenministerium ihr Anliegen, den Hochrhein schiffbar zu machen, vorgetragen. Zur Antwort erhielt der Verbandsvorstand am 22. Dezember desselben Jahres das Bekenntnis der Regierung, zum Wohle des am Hochrhein gelegenen Landesteils *nichts versäumen* und die Interessen am Oberrhein (nach damals gängiger Definition, d.h. auch am Hochrhein) wahren zu wollen.¹ Auch in der Sitzung der Ersten Kammer der Badischen Stände vom 01. Mai 1908 hatte die Budgetkommission der Regierung angeraten, dem Hochrheinschifffahrtsprojekt mehr Aufmerksamkeit zu schenken. Innenminister von Bodmann erwiderte, dass die Regierung dem Projekt durchaus Aufmerksamkeit schenkte. Allerdings wäre es nicht ihre Aufgabe, wie von ihr gefordert, einen eigenen orientierenden Planentwurf auszuarbeiten, wenngleich die Regierung durchaus einen größeren Kenntnisstand benötigte, wenn sie mit der Schweiz in Verhandlungen eintreten würde und von der schweizerischen Seite bereits Vorschläge unterbreitet bekäme.² Von Bodmann vertrat die Auffassung, dass die Hochrheinwasserstraße in erste Linie der Schweiz Vorteile bieten würde. Deshalb musste es zunächst gelten, eine offizielle Stellungnahme der Schweiz abzuwarten. In der Schweiz selbst hatte sich der Nationalrat bereits negativ zur Hochrheinfrage geäußert. Der Bundesrat jedoch war mit genaueren Abklärungen zu dem Projekt befasst. Unabhängig von der politischen Behandlung des Ausbauprojekts in der Schweiz hatte die Badische Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus in Absprache mit dem

¹ Vgl.: Aus dem Geschäftsbericht der internationalen Rheinschifffahrtsvereinigung Konstanz. In: Die Rheinquellen, 4 Jg.(1909), (S. 43/44), S. 43. Frey, Der badische Landtag ..., S. 68.

² Verhandlungen der Ersten Kammer der Stände-Versammlung, Protokollheft, 1907/1908, 13. Sitzung, 1. Mai 1908, S. 407, 428.

Innenministerium (Gespräche im Oktober 1907) eigene Untersuchungen durchgeführt und dabei die Fragen behandelt, welche Schiffstypen für die Personen- und die Warenschifffahrt jeweils eingesetzt würden, welche bereits vorhandenen Schifffahrtshindernisse durch Kanäle umgangen und welche Vorschriften zur Verhinderung weiterer die Schifffahrt behindernden Bauten (Brücken, Kraftwerke) erlassen werden müssten.¹ Auf badischer Seite hatte man sehr wohl den bisherigen Entstehungsprozess des modernen Hochrheinschifffahrtsprojekts registriert und mitverfolgt. In der Person des Basler Ingenieurs Rudolf Gelpke hatte man dabei den Hauptwortführer dieser Idee gesehen. Seine in zahlreichen Reden vorgetragenen Ausführungen galt es auch auf badischer Seite zunächst sorgfältig zu prüfen, denn immerhin waren seine euphorischen Äußerungen in der allgemeinen öffentlichen Diskussion nicht gänzlich ohne Kritik geblieben:

„Herr Ingenieur Gelpke ist bekanntlich der Optimist in dieser sehr wichtigen Frage, und diesem Optimisten stehen zahlreiche Pessimisten gegenüber; es wird sich wohl darum handeln, hier die richtige Mitte zu finden.“²

Nachdem 1909 der erste allgemeine Entwurf von Rudolf Gelpke vorgelegt worden war, kam dieser bereits am 06. April 1910 in der Sitzung der Zweiten Kammer der Badischen Stände zur Sprache, nachdem der Abgeordnete Venedey im Hinblick auf die Frage der Regulierung des Oberrheins unterhalb von Basel die bisherige zurückhaltende Politik der Landesregierung thematisiert hatte. Deutliche Kritik an dem Hochrheinprojekt kam vor allem von Seiten des Innenministers von Bodmann. Zwar hielt man das Projekt rein technisch durchaus für realisierbar, hinsichtlich der Rentabilität der Wasserstraße seien Gelpkes Ausführungen allerdings viel zu optimistisch gewesen. Zur Erlangung der erforderlichen Stauhaltungen für die Schifffahrt waren 14 Kraftwerke oberhalb von Basel zu errichten. Zudem mussten sämtliche 13 Brücken über den Rhein baulich angepasst werden, da sie eine viel zu geringe Durchlassweite (mindestens 40 m) und eine ebenso geringe Durchlasshöhe (mindestens 6 m) aufwiesen. Die Stromgeschwindigkeit von 3,5 m/sek. auf den ungestauten Strecken hielt der Minister zudem für äußerst problematisch. Mit den zum Einsatz kommenden Schiffen wäre

¹ Ebd., S. 428.

² Zit. nach: Verhandlung der Ersten Kammer der Stände-Versammlung, Protokollheft, 1907/1908, 13. Sitzung, 1. Mai 1908, S. 428.

aus seiner Sicht die Bergfahrt, also die Fahrt gegen die Strömung, kaum zu bewältigen. Kritisiert wurde vor allem aber auch der Kostenanschlag Gelpkes in Höhe von 24 Mio. Mark bzw. 30 Mio. CHF, da in dieser Summe die Kosten für die ebenfalls noch zu erstellenden Verlade- und Hafenanlagen nicht enthalten waren. Verglichen mit den durch Bau und Unterhaltung verursachten Kosten schien ein Umschlag der für Konstanz bestimmten Güter im Hafen von Kehl und der anschließende Weitertransport nach dem Bodenseegebiet auf dem Schienenweg wesentlich rentabler. Abgesehen davon bedeuteten die bei jeder Kraftwerks- und Stauanlage zu durchfahrenden Schleusen einen nicht unerheblichen Zeitverlust für die Händler und Transporteure.¹ Die Badische Regierung war von der wirtschaftlichen Notwendigkeit des Schifffahrtsprojekts nicht unbedingt überzeugt. Erst auf der Grundlage eines komplett ausgearbeiteten, detaillierten Entwurfs konnte sich die Regierung ein genaues Bild von dem Projekt machen und konkret Stellung beziehen. Dieselbe Haltung hatte bereits im Mai 1909 der Schweizerische Bundesrat eingenommen. Hinzu kam, dass die badische Seite solange keine Zusage zum Bau und damit zur Bereitstellung von Geldmitteln für die Bauausführung wagen wollte, bis die Schweiz ihre Teilnahme an der Bauausführung und der Baufinanzierung der Strecke bis Konstanz äußerte. Zur genauen Kostenaufteilung war allerdings zuerst eine genaue Analyse der wirtschaftlichen Interessen und Nutzen aller Beteiligten der Wasserstraße notwendig. Eine solche musste jedoch erst noch erstellt werden. Dessen ungeachtet hatte die badische Regierung trotzdem eine Summe von 20.000 Mark zum Zweck der Vorprojektierung dem Rheinschifffahrtsverband Konstanz zur Verfügung gestellt.²

Von Bodmanns Kritik im Verlauf der Sitzung vom 06. April 1910 blieb nicht ohne Folgen. In der Sitzung der Zweiten Kammer der Badischen Stände vom 31. Mai 1910 kritisierte der Abgeordnete Venedey seinerseits die Ausführungen des Innenministers. Hierbei bezog er sich auf Gelpkes Entwurf von 1909. Grundlegend musste nach Venedeys Ansicht unterschieden werden, dass es Gelpke bei seiner Projektierung lediglich um die ausschließliche Schiffbarmachung ging. D.h. während für eine vollständige Kanalisierung (Kraftausbau und Schifffahrt) tatsächlich 14 Staustufen erforderlich wären, müssten nach Gelpkes

¹ Vgl.: Gelpke, Die Rheinschifffahrtsfrage Basel-Konstanz ..., S. 34–37.

² II. Hauptversammlung der Rheinschifffahrtsvereinigung Konstanz. In: Die Rheinquellen, 5 Jg. (1910), (S. 92–104), S. 95/96.

Entwurf lediglich sieben Kraftwerke gebaut werden. Abweichend von den von dem Innenminister genannten 13 umzubauenden Brücken mussten wegen der Schifffahrt nur acht von insgesamt 23 Brücken (Rheinfelden, Laufenburg, Säckingen Rheinau, Schaffhausen, Diessenhofen, Stein, Konstanz) angepasst werden. Auch die von dem Minister als zu hoch empfundene Fließgeschwindigkeit des Rheins wäre durch die von Gelpke zugrunde gelegten Dampfer mittlerer Leistungsfähigkeit ohne weiteres im Bergverkehr zu bewältigen. Die bezüglich der Gesamtkosten geäußerte Kritik wurde ebenfalls zurückgewiesen. Da die Hafen- und Umschlagsanlagen von den Bahnen, den Städten sowie von privaten Unternehmern errichtet werden mussten, seien sie auch nicht in die Projektberechnungen einbezogen worden.¹

Zwar bestanden seitens der badischen Regierung sicherlich Zweifel an dem Ausbauprojekt. Auf ein definitives „Nein“ wollte man sich allerdings nicht vorschnell festlegen. Wie erwähnt, hatte die Regierung für die Projektierungen dem Rheinschifffahrtsverband Konstanz 20.000 Mark zur Verfügung gestellt, die für die Durchführung des von den Schifffahrtsverbänden organisierten internationalen Wettbewerbs verwendet werden. In der Sitzung der Ersten Kammer vom 22. März 1912 hatte Innenminister von Bodmann auf die Rede des Kommerzienrates und Vorsitzenden des Konstanzer Verbandes Stromeyer hin die Zurverfügungstellung von weiteren 10.000 Mark als badischen Anteil zur Deckung der Restsumme von 108.000 Mark in Aussicht gestellt. Gleichzeitig hatte er den Standpunkt der Badischen Regierung nochmals bekräftigt. In seinen Ausführungen kam zum Ausdruck, dass die Regierung einem Ausbau des Hochrheins zur Schifffahrtsstraße im Prinzip nicht abgeneigt wäre, jedoch müsste im Falle der Realisierung gewährleistet sein, dass die Wasserstraße nicht in Basel oder an der Aaremündung bei Koblenz endete, sondern dass sie bis nach Konstanz durchgängig weiter zu führen wäre, jedoch *„(...) immer unter der Voraussetzung, daß das aus dem Wettbewerb hervorgehende Projekt die technische Ausführbarkeit und die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens dartut.“*² Allerdings machte von Bodmann auch deutlich, dass die Schweiz ihrerseits nach seiner Einschätzung die Schifffahrt nicht in Basel enden lassen wollte. Dafür hätte sie

¹ Vgl.: Gelpke, Die Rheinschifffahrtsfrage Basel-Konstanz ..., S. 35–38. Vgl.: Gelpke, Die Oberrheinschifffahrt ..., S. 89–90.

² Zit. nach: Verhandlungen der Ersten Kammer der Stände-Versammlung, Protokollheft, 1911/1912, 6. Sitzung, 22. März 1912., S. 153/154, 159.

mit ihrer Investition in die Schifffahrtsschleuse des oberhalb von Basel gebauten Kraftwerks Augst-Wyhlen bereits ein zu großes Opfer erbracht. Zudem war seitens der Schweiz schon öfters der Wille zur Weiterführung der Schifffahrt bis zum Bodensee ausdrücklich betont worden. Trotzdem war für ihn und die Badische Regierung ganz klar: Falls es jemals zu einem vertraglichen Abschluss mit der Schweiz über eine Wasserstraße am Hochrhein käme, so müsste die finanzielle Beteiligung der Schweiz – ihrem *vorwiegenden Interesse* entsprechend – klar festgeschrieben werden.¹

Im Jahre 1914 hatten sich wiederum beide Kammern vor dem Hintergrund einer Interpellation des Abgeordneten Blum mit der Fortführung der Schifffahrt bis zum Bodensee befasst. Die Anfrage zielte allerdings nicht auf die Hochrheinschifffahrt selbst ab, sondern auf den Stand der Oberrheinschifffahrt generell und den Standpunkt der Regierung zu den Plänen, linksrheinisch, d.h. auf elsässischem Gebiet, einen Kanal entlang des Rheins zu bauen.² Innenminister von Bodmann stellte klar, dass die Strecke von Straßburg bis Basel die Voraussetzung für die Schifffahrtsstrecke von Basel bis zum Bodensee sei. Bisherige Verhandlungen mit der Elsässischen Regierung seien von *kühler Sympathie* getragen gewesen. Baden hätte aber für die Regulierung des Rheins von Sondernheim bis Straßburg Opfer gebracht, indem man einerseits einen finanziellen Anteil zu übernehmen bereit war, andererseits aber die Gefahr in Kauf nahm, dass Mannheim wirtschaftlich durch die Weiterführung der Schifffahrt eventuell geschädigt würde. Baden musste nun auch auf die Mitwirkung der Elsässischen Regierung bei der Schiffbarmachung des Rheins bis Konstanz, sofern dies technisch überhaupt durchführbar und wirtschaftlich vertretbar wäre, hoffen und vertrauen können. Die in dem Rheinstromverband organisierten Bundesstaaten des Reichs sollten, so von Bodmann, miteinander und nicht gegeneinander agieren.³ Die Vermutung, Elsaß-Lothringen sei gegen die Hochrheinschifffahrt, weil Straßburg mit der Weiterführung des Verkehrs nicht mehr Endpunkt der Rheinschifffahrt wäre und dadurch wirtschaftliche Nachteile erleiden würde, war aus Sicht des Ministers durchaus nicht von der Hand zu weisen, jedoch kein primär badisches, sondern ein elsässisches Problem. Gleichzeitig bemerkte er, dass auf badischer Seite die Furcht bestünde, dass mit dem Erreichen Basels durch die Schifffahrt auf dem

¹ Vgl.: Ebd., S. 159/160.

² Die Schifffahrt auf dem Oberrhein ..., S. 102.

³ Vgl.: Ebd., S. 103, 106.

Rhein von Straßburg her sowie über den Rhein-Rhône- und den Hüniger-Kanal die Schweiz ihr Interesse an der Weiterführung der Schifffahrt bis zum Bodensee und damit ihre Bereitschaft zur Kostentragung an diesem Projekt verlieren könnte. Doch machte von Bodmann auch deutlich, dass in einem solchen Falle oder wenn die Hochrheinschifffahrt lediglich an der Aaremündung endete, von Seiten Badens kein Finanzbeitrag geleistet würde, also die Schweiz die Kosten alleine tragen müsste. Für Baden käme eine Schiffbarmachung des Rheins nur dann in Frage, wenn sie garantiert bis Konstanz erfolgte.¹ Wenngleich von Bodmann im Falle der Verwirklichung des Projekts für die Schiffbarmachung bis zum Bodensee eintrat, so betonte er doch gleichzeitig, dass die Sache an sich von der badischen Regierung noch nicht beschlossen sei. Wenn Vorarbeiten geleistet würden, so wären damit *Studien* über die technische Durchführbarkeit und die wirtschaftliche Rechtfertigung gemeint. Die in Aussicht gestellten wirtschaftlichen Vorteile müssten den Nachteilen, etwa den Transporteinbußen der Eisenbahnen und den finanziellen Aufwendungen, gegenübergestellt werden. Über diese Fragen wollte die Regierung zunächst absolute Klarheit besitzen. Deshalb sah sie den Ergebnissen des internationalen Wettbewerbs sowie der Untersuchungen Leo Symphers zu dessen Wirtschaftsgutachten mit großem Interesse entgegen.²

Im Verlauf der 9. Sitzung der Ersten Badischen Ständekammer vom 30. April 1914 hatte wiederum Kommerzienrat Stromeyer die Hochrheinschifffahrt angesprochen. Die schon erwähnte Befürchtung, dass die Schweiz nach einem Anschluss an das linksrheinische Kanalsystem über den Hüniger Kanal die Strecke bis zum Bodensee aus dem Blick verlieren könnte, schien aus seiner Sicht eher abwegig, denn *„die einzige, dauernden Erfolg versprechende Lösung für die Schweiz ist die Befahrung des Rheins im durchgehenden Verkehr vom Meere bis zum Bodensee. Die Schweiz wird die Vorteile dieses Erstanspruches auf die Mitbenutzung des Rheinstromes sicher nicht gegen das Linsengericht des Hüniger Stichkanals eintauschen wollen.“*³

¹ Ebd., S. 104–106.

² Ebd., S. 102/103.

³ Zit. nach: Verhandlungen der Ersten Kammer der Stände-Versammlung, Protokollheft, 1913/14, 9. Sitzung, 30. April 1914, S. 312.

Erst die während des Ersten Weltkriegs aufgetretenen Versorgungsschwierigkeiten, insbesondere hinsichtlich der elektrischen Energie, ließen den Hochrhein mit seinen verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten wieder in den Mittelpunkt des allgemeinen Interesses treten. Der Arbeitsausschuss des Rheinschiffverkehrsverbandes Konstanz hatte in seiner Sitzung am 18. Juni 1917 die Transportschwierigkeiten bei den Eisenbahnen beklagt. Der Krieg habe gezeigt, dass die Bewältigung des privaten und militärischen Gütertransportaufkommens auf der Schiene allein nicht bewältigt werden konnte.¹ Seitens der Politik war der Ausbau des Oberrheins mehrfach gefordert worden. So trat Staatssekretär Helfferich im Reichstag im März desselben Jahres für die Ausnutzung der dort brachliegenden Wasserkräfte ein. Der Minister für öffentliche Arbeiten im Preußischen Abgeordnetenhaus von Breitenbach bekundete das Interesse der preußischen Staatsregierung an der Nutzung der Oberrheinkräfte und hoffte auf weitere Fortschritte in dieser Frage. Vor der Zweiten Kammer der Badischen Stände forderte der Finanzminister am 24. April dringend die Schiffbarmachung des Oberrheins sowie die Versorgung des Landes mit Elektrizität.² Dass man in Baden an der Rheinschiffahrt mittlerweile stark interessiert war, wurde in den Sitzungen beider Kammern der Badischen Stände deutlich. In beiden Gremien war die Meinung vertreten worden, dass die durchgängige Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee in Verbindung mit der Gewinnung der bislang ungenutzten Wasserkräfte energisch gefördert werden sollte. In der außerordentlichen Landtagssitzung der Ersten Kammer vom 13. Juni 1917 sprach man in diesem Zusammenhang sogar von der *weitaus wichtigsten und dringlichsten Aufgabe des badischen Staates*.³ Dennoch: Wann immer die Badische Landesregierung in irgendeiner Weise durch finanzielle Zuwendungen einzelne Maßnahmen, wie etwa die Förderung des Baus einer Großschiffahrtsschleuse beim Kraftwerk Eglisau mit einem 50-prozentigen Kostenanteil, unterstützte, war ihr sehr daran gelegen, dass in der Öffentlichkeit damit nicht der Eindruck entstünde, die Regierung hätte nunmehr faktisch den Hochrheinausbau beschlossen und begonnen, ihn in die Tat umzusetzen. Ob sich Baden an der Schiffbarmachung des Hochrheins überhaupt beteiligen würde und wenn „ja“, in welchem Maße, blieb weiterhin offen.⁴ Badische Alleingänge gegen den

¹ Bericht über die Arbeitsausschuss-Sitzung ..., S. 106.

² Ebd., S. 106/107.

³ Vgl.: Verhandlungen der Ersten Kammer der Stände-Versammlung, Protokollheft, 1917, 5. Sitzung, 13. Juni 1917, S. 127/128.

⁴ Rheinschiffverkehrsverband Konstanz, (1917), S. 22/23.

Widerstand anderer Bundesstaaten, des Reiches sowie des angrenzenden Auslandes kamen schon gar nicht in Frage. Andererseits verwahrte man sich in Baden gegen zu starke Eingriffe von Seiten des Reichs in dieser primär badischen Angelegenheit, zumal der preußische Minister von Breitenbach die Ausbauforderung *unter der Autorität des Reichs* gesehen hatte, da nach seiner Auffassung neben den Interessen einzelner Bundesstaaten auch die berechtigten großen Interessen des Reichs geschützt und gewahrt werden mussten. Darüber hinaus fühlte man sich in Baden durch den von Reichsseite eingebrachten Vorschlag zur Gründung einer GmbH, bestehend aus Vertretern des Reichs, Preußens, Württembergs, Bayerns und Hessens sowie der Uferstaaten und vier großer (hauptsächlich norddeutscher) Elektrizitäts- und Tiefbauunternehmen, in seiner Souveränität deutlich eingeengt.¹

Interessant erscheint, wie die Haltung der Schweiz in dieser Angelegenheit auf badischer Seite im Jahre 1917 wahrgenommen wurde. Zwar galt die Schweiz aus badischer Sicht als derjenige Beteiligte an der geplanten Oberrheinschiffahrt, der am meisten davon profitieren würde. Doch gleichzeitig konnte man sich nicht ganz von der Vorstellung lösen, sie würde sich lediglich mit der Erreichung Basels zufrieden geben. Dabei war außerdem noch zu befürchten, die Schweiz könnte eine Schiffahrt bis Basel über den Rhein-Rhône-Kanal und den Hüniger-Kanal der Oberrheinregulierung vorziehen. Während von Seiten der Elsässischen Regierung den Schweizern die letztgenannte Variante gerne als die bequemere dargeboten wurde, da sie für die Schweiz kostenlos wäre, musste beim Ausbau des Rheins bis Basel mit einem nicht unerheblichen Kostenanteil gerechnet werden.² In den Befürworterkreisen unter den badischen Politikern hatte man allerdings über die Kriegsjahre hinweg einen massiven Anstieg des Interesses an der Schiffbarmachung und der Kraftgewinnung am Oberrhein beim südlichen Nachbarn wahrgenommen. Die Mehrkosten, die die Schweiz in nur wenigen Monaten für den Bezug von Kohle im Vergleich zu den Aufwendungen unter Friedensbedingungen aufbringen musste, reichten in der Summe aus, den Oberrhein schiffbar zu machen. Zur Erlangung der wirtschaftlichen Selbstständigkeit musste es also im ureigensten Interesse der Schweiz liegen, die Rheinschiffahrt zu fördern. Aus dieser Erkenntnis leitete man in Baden eine selbstverständliche Bereitschaft der Schweiz bei allen baulichen Maßnahmen ab,

¹ Vgl.: Verhandlungen der Ersten Kammer der Stände-Versammlung, Protokollheft, 1917, 5. Sitzung, 13. Juni 1917, S. 126/127.

² Ebd., S. 125.

für die Schifffahrt und/oder für die Krafternutzung einen ihren Interessen angemessenen Kostenbeitrag zu leisten.¹

Grundsätzlich hatte sich die badische Regierung der Schiffbarmachung des Rheins nicht von vornherein verweigert. Doch man wollte sich auf nichts Ungewisses einlassen. Daher stand für die Regierung immer wieder die Forderung nach einem fertigen, die technische und die wirtschaftliche Seite des Projekts dokumentierenden Entwurf im Mittelpunkt. Solange die technische Durchführbarkeit und die gesamtwirtschaftliche Rentabilität nicht nachgewiesen waren, war von der Landesregierung auch mit keiner definitiven Zustimmung zu rechnen.² Wenn man außerdem vom Rhein als Wasserstraße sprach, so meinte man stets den gesamten Fluss, d.h. auch den Abschnitt oberhalb von Basel bis zum Bodensee. Diesen Standpunkt hatte der badische Finanzminister Köhler in seiner Ansprache auf der 10. Ordentlichen Hauptversammlung des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz am 21. Juni 1925 in Waldshut deutlich gemacht. Die Schifffahrt auf dem Rhein sollte nicht bei der großen schweizerischen Handelsmetropole am Rheinknie enden, sondern bis zum Bodensee weitergeführt werden. Der Rheinausbau sei, so Köhler, eine der *wichtigsten Aufgaben* aus Sicht der Landesregierung.³ Zwei Jahre später, anlässlich einer Ausstellung für badische Wasserwirtschaft am 26. März 1927, bemerkte Köhlers Nachfolger Schmidt allgemein, „(...) dass zur Zeit die *Frage der Förderung der Schifffahrt und der Entwicklung der Wasserkraftquellen für die badische Wirtschaft die wichtigste und die erste badische Frage ist.*“⁴ Den Hochrheinausbau im Besonderen erwähnte der Minister nicht.

Allerdings hatten zu Beginn des Jahres 1927 die Reichsbehörden zu den zwischen Baden und der Schweiz aufgenommenen Verhandlungen zur Regulierung des Rheins von Straßburg bis Basel in der Weise Stellung genommen, dass man auch seitens des Reichs nur dann zu einer Kostenbeteiligung bereit wäre, wenn die Schifffahrt nicht in Basel oder an der Aarenmündung endete, sondern am Bodensee. Die Rheinstrecken Straßburg bis Basel und Basel bis Konstanz sollten möglichst gleichzeitig ausgebaut werden. Dem Reich war in dieser Frage daran

¹ Vgl.: Verhandlungen der Ersten Kammer der Stände-Versammlung, Protokollheft, 1917/18, 14. Sitzung, 24. April 1918, S. 279.

² Ebd., S. 275.

³ Vgl.: Rheinprobleme Straßburg-Bodensee ..., S. 112.

⁴ Zit. nach: Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee. Jahresbericht pro 1927. In: Die Rheinquellen, 23 Jg.(1928), Nr. 4, (S. 103–107), S. 103.

gelegen, von der Schweiz zumindest eine entsprechende Garantie zu erhalten. Gleichzeitig sollte die Schweiz auch zur Kostenbeteiligung am Ausbau des Hochrheins verpflichtet werden.¹ Die Bedingung des gleichzeitigen Ausbau von Oberrhein und Hochrhein hatte die Badische Regierung während der Verhandlungen mit der Schweiz aufrechterhalten. Wie im Zusammenhang mit dem Deutsch-Schweizerischen Staatsvertrag von 1929 erläutert, hatte die deutsche Forderung wegen der ablehnenden Haltung der Schweiz in dem Vertragswerk als besondere Bedingung im Artikel 6 („Suspensivbedingung“) Eingang gefunden.

Deutlich wurde die grundsätzlich positive Haltung der Badischen Regierung auch im Jahre 1936, als Walter Köhler in seiner Funktion als Ministerpräsident und gleichzeitiger Wirtschafts- und Finanzminister Badens während seiner Ansprache vor der gemeinsamen Tagung des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz und des Nordostschweizerischen Verbandes für Schifffahrt Rhein-Bodensee die Rheinschiffahrt als etwas *Gottgegebenes* bezeichnete. Im Besonderen zur Schiffbarmachung des Hochrheins führte er aus, dass das Projekt technisch lösbar wäre, da es keine unüberwindbaren Probleme gäbe. In wirtschaftlicher Hinsicht erschien Köhler der Ausbau außerdem auch vernünftig, da er kostengünstig und volkswirtschaftlich vorteilhaft schien. Für das deutsche Oberrheingebiet wäre die Hochrheinwasserstraße *lebensnotwendig*. Daher versprach der Minister den Anwesenden, dass sich die Badische Landesregierung für die Schiffbarmachung des Oberrheins *hundertprozentig* einsetzen wollte.²

Wenden wir uns nun der Sichtweise der Schweiz zu. Das Meinungsbild bezüglich des Hochrhinausbaus in der Schweiz war seit Bekanntwerden des modernen Projekts nicht von vornherein positiv. Zunächst schien das Ausbauprogramm selbst in den eigentlichen Befürworterkreisen durchaus noch mit Skepsis aufgenommen worden zu sein. In der Sitzung des Schweizerischen Nationalrats vom 01. April 1908 hatte das Ratsmitglied Prof. Zschokke Bedenken geäußert. Für die Überwindung der fast 150 m Höhenunterschied auf der Strecke von Basel bis zum Bodensee wären *kolossal kostspielige* Schleusenbauten von 100 m Länge und ca. 10 m Breite notwendig. Überhaupt müssten noch zahlreiche Kraftwerke und Wehre errichtet werden, um die erforderlichen Stauhaltungen zu

¹ Vgl.: Ebd.

² Vgl.: Gemeinsame Tagung des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz e.V. ..., S. 152/153.

gewährleisten. Insofern stellte für ihn die Schiffbarmachung ein noch sehr weit in der Zukunft liegendes Konzept dar. Die Schifffahrt wäre zudem als ein sekundäres Ziel zu verstehen. In erster Linie müsste es um den Kraftausbau gehen, da für die Weiterentwicklung der schweizerischen Industrie vor allem der günstige Bezug elektrischer Energie wichtig sei. Angesichts der nicht allzu hohen Rendite, die die schweizerische Binnenschifffahrt abwerfen würde, müsste auf die alleinige Erstellung von Schifffahrtsanlagen, d.h. ohne Kraftwerke, verzichtet werden. Genaue Angaben und Erhebungen über den Nutzen einer derartigen Wasserstraße lägen noch nicht vor. Daher wäre vor einer zu optimistischen Betrachtung des Ausbaus zu warnen. Im Hinblick auf einzelne Staustufen führte Zschokke aus, dass etwa zur Überwindung des Laufenburger Gefälles eine Schleuse allein nicht ausreichen würde und für den Bereich der Rheinauer Schleife eine der Kraftnutzung und der Schifffahrt gleichermaßen dienende Lösung nur unter größten Schwierigkeiten gefunden werden könnte.¹ Die Sichtweise Zschokkes wurde von den Befürwortern nicht geteilt. Sie rief aber insbesondere deshalb Verwunderung hervor, als er noch am 22. Mai 1892 auf der 34. Generalversammlung des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins für die Binnenschifffahrt die Meinung vertreten hatte, „(...) dass in den Handelskreisen dieser Städte (Bem. d. Autors: Berlin, Paris, Brüssel) die Ansicht Platz gegriffen hat, dass mehr noch als die Bahnverbindungen die Wasserstrassen in der Lage sind, den Handel und namentlich die Industrie konkurrenzfähig zu erhalten.“²

Nach Ansicht Rudolf Gelpkes habe infolge der von Zschokke geäußerten Bedenken sowohl in der Öffentlichkeit als auch in den eidgenössischen Räten das Interesse an dem Projekt der Schiffbarmachung des Hochrheins deutlich nachgelassen, nicht zuletzt deswegen, weil Zschokke allgemein hohes Ansehen genoss.³ Auch der Schweizerische Bundesrat hatte zunächst eine eher zögerliche Haltung eingenommen, als der Nordostschweizerische Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee 1909 mit der Bitte um finanzielle Unterstützung (Subvention) der Projektierungsvorarbeiten gebeten hatte. Von den insgesamt 128.000 CHF sollten nach Ansicht des Verbandes die deutsche und die schweizerische Seite jeweils 50 Prozent übernehmen. Als Begründung für das abwartende Verhalten des Bundesrats wurde ein Gutachten angeführt, das man von der Bundesbahn in dieser

¹ Vgl.: Gelpke, Die Rheinschifffahrt in der Nationalratssession ..., S. 47.

² Zit. nach: Ebd., S. 46.

³ Ebd., S. 45.

Angelegenheit hatte anfertigen lassen. Dieses Gutachten war allerdings zu Ungunsten der Binnenschifffahrt ausgefallen. Trotzdem hatte beispielsweise der Große Rat des Kantons Schaffhausen am 12. November desselben Jahres die Summe von 5.000 CHF für die Vorstudien der Schiffbarmachung bewilligt.¹

Ein anderes Bild ergab die Sitzung des Nationalrats vom 04. Juli 1914 über den Geschäftsbericht des Bundesrats. Unter anderem hatte Nationalrat Schwander (Birsfelden) die Vermutung geäußert, dass die Erteilung neuer Konzessionen für den Bau weiterer Kraftwerke am Hochrhein ein Hinweis sei, dass der Rhein *in absehbarer Zeit* bis zum Bodensee schiffbar gemacht werden könnte. Eine offizielle Rheinbereisung zwischen Schaffhausen und Laufenburg, die die Geschäftsprüfungskommission des Nationalrats noch kurz vor der Ratssitzung durchgeführt hatte, zeigte nach Schwanders Auffassung, dass das Projekt sowohl bei den Bundesbehörden als auch bei den Bundesbahnen als ernsthaftes Vorhaben erkannt und anerkannt worden sei.² Der Güterverkehr auf dem Rhein bis Basel habe zugenommen. In der Schweiz habe man außerdem das zunehmende Interesse des Auslands an der Rheinschifffahrt, insbesondere im Großherzogtum Baden, registriert. Allerdings gab Schwander zu, dass man in der Schweiz eigentlich immer nur an einen Anschluss Basels gedacht hatte. Im Interesse der Schweiz im Allgemeinen und der Stadt Basel im Besonderen sollten die Rheinregulierung von Straßburg bis Basel einerseits und der Anschluss Basels über den Hüniger Kanal an das französische Binnenschifffahrtsnetz andererseits weiter verfolgt werden. Zu diesem Zwecke hoffte die Geschäftsberichtsprüfungskommission des Nationalrats auf baldige zwischenstaatliche Verhandlungen.³

Für die Schweizerische Bundesregierung vertrat Bundesrat Calonder in der Nationalratssitzung vom 04. Juli 1914 die Meinung, dass die Schifffahrt vom Bodensee bis zum Meer für die Schweiz verkehrspolitisch sicherlich von großer Bedeutung wäre. Entscheidend sei allerdings, dass der Schweiz auf dem Wege international geltenden Rechts, d.h. durch bilaterale oder multilaterale Verträge der Zugang zum Meer ermöglicht und für die Zukunft gesichert würde. Eine Kostenbeteiligung der Schweiz an der Schiffbarmachung des Rheins von Straßburg bis zum Bodensee käme für die Schweiz zudem erst dann in Frage,

¹ Schaffhausen, S. 204.

² Die Fortsetzung der Rheinschifffahrt ..., S. 110.

³ Ebd., S. 111.

wenn der volkswirtschaftliche Nutzen der Wasserstraße erwiesen sei. Reges Interesse zeigte der Bundesrat allerdings auch an der Schifffahrtsverbindung von Marseille bis zum Genfersee.¹ Auch auf dem ersten Schweizerischen Binnenschifffahrtstag 1914 in Bern hatte Bundesrat Calonder eine Großschifffahrtsstraße bis zum Bodensee im Vordergrund der schweizerischen Schifffahrtspolitik gesehen. Für ihn handelte es sich um eine gesamtschweizerische Frage, nicht um eine regional begrenzte Angelegenheit einzelner Kantone. Anfängliche Umsatzrückgänge bei den Bundesbahnen wären natürlich und unvermeidbar. Allerdings habe man bei den Bundesbahnen die ablehnende Haltung aufgegeben und die Schifffahrtsprojekte mittlerweile in einem größeren volkswirtschaftlichen Zusammenhang verstanden.² Die grundsätzlich positive Haltung des Bundesrats war von den Mitgliedern des Nationalrats begrüßt worden. Ebenso wie Ratsmitglied Zurburg aus St. Gallen trat auch sein Kollege Wullschleger (Basel-Stadt) für die Weiterführung der Schifffahrt über Basel hinaus ein. Der Kanton Basel-Stadt wäre überdies zu einer finanziellen Unterstützung bereit und forderte, dass *„die ganze Angelegenheit (...) nicht auf die lange Bank geschoben werden (sollte)“*.³

Im Nationalrat war auch die Meinung vertreten worden, die badische Seite wäre wesentlich stärker an einer Schiffbarmachung des Oberrheins, vor allem des Abschnitts oberhalb von Basel, interessiert, da dort durchaus ertragreiche und entwicklungsfähige Gebiete unmittelbar am Fluss lägen. Somit erschien Baden in der Wahrnehmung der schweizerischen Behörden und Verbände als die eigentlich treibende Kraft bezüglich des Hochrheinausbaus. Für die Schweiz hingegen schien eine Anbindung der Stadt Basel ans europäische Wasserstraßennetz an und für sich auszureichen. Der weitere Transport der dort umgeschlagenen Waren und Güter könnte über kürzere Landwege erfolgen. Allerdings wurde auch die Auffassung vertreten, dass das schweizerische Mittelland von einem Verteilungshafen im Bereich der Einmündung der Aare durchaus profitieren könnte.⁴ In den Kreisen der schweizerischen Befürworter waren die divergierenden Vorstellungen hinsichtlich des Endpunkts der Rheinschifffahrt bekannt. Da die badische Sichtweise aber eher ihrer eigenen Position entsprach,

¹ Ebd., S. 110.

² Hautle, Der Hochrhein ..., S. 166.

³ Zit. nach: Die Fortsetzung der Rheinschifffahrt ..., S. 110.

⁴ Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee, (1924), S. 42/43.

forderten sie von den eigenen politisch Verantwortlichen ein generelles Umdenken. Wenn die badische Seite für die Schifffahrt bis Basel Opfer brächte, müsste die Schweiz solidarisch die Weiterführung bis zum Bodensee mittragen.¹ Interessanterweise hatte 1919 der Konstanzer Rheinschifffahrtsverband in seiner Eingabe vom 06. Februar in ähnlicher Weise die Badische Landesregierung aufgefordert, der Schweiz bei ihren Bemühungen um die Rheinregulierung bis Basel entgegenzukommen, damit man für die Hochrheinschifffahrt auf entsprechende Zugeständnisse der Schweiz hoffen könnte.² Ein zwischenstaatliches Abkommen, das die gleichzeitige Realisierung beider Projekte intendiert hätte, kam bekanntlich nicht zustande. Der 1929 geschlossene Vertrag war damit aus rechtlicher Sicht zwar vordergründig ein erster Zwischenerfolg der Befürworter auf dem Weg zur Verwirklichung des Projekts gewesen, tatsächlich barg er in dem für die Hochrheinschifffahrt zentralen Artikel 6 aber genau den kritischen Aspekt, über den man sich in den folgenden Jahren und Jahrzehnten nie hatte einigen können. In der offenen Formulierung des Artikel 6 war somit dem Schifffahrtsprojekt ein bedeutender Scheiterungsgrund quasi „in die Wiege gelegt“ worden.

8 Das Hochrheinschifffahrtsprojekt in national-sozialistischer Zeit

Aufgrund des hohen Wasserreichtums, der ausgeglichenen Wasserführung, der größtenteils ausreichenden Wassertiefe und der genügenden Flussbreite hatte sich der Rhein für eine Schiffbarmachung aus Sicht der Befürworter geradezu angeboten. Er galt darüber hinaus als eine der billigsten Wasserstraßen Europas überhaupt. 1939 waren die Kraftwerke Rheinfelden, Augst-Wyhlen, Ryburg-Schwörstadt (Niederschwörstadt), Laufenburg, Albbruck-Dogern und Eglisau bereits erstellt und in Betrieb. Die Kraftanlage in Reckingen befand sich gerade im Bau. Geplant waren noch die Kraftwerke in Birsfelden, Säckingen, Koblenz-Kadelburg, Rheinau und Schaffhausen, wobei der Baubeginn in Säckingen *in kurzer Zeit* erwartet wurde und am Rheinfall von Schaffhausen selbst aus Gründen

¹ Aus dem Jahresbericht des Nordostschweizerischen Verbandes. In: Die Rheinquellen, 6 Jg. (1911), (S. 214/215), S. 214.

² Vgl.: Baden und der Oberrhein, S. 29.

des Naturschutzes kein Kraftwerk erstellt werden sollte.¹ Bei 3.600 Arbeitsstunden pro Jahr konnte bei einer geschätzten Auslastung der Schiffe zu 4/5 im Bergverkehr und zu 1/5 im Talverkehr eine jährliche Schleusenleistung von etwa 4 Mio. Tonnen erzielt werden. Bei einer Fahrgeschwindigkeit von 7 – 8 km/h sollte es möglich sein, die Aaremündung von Basel aus in ca. 15 Stunden und Konstanz in 36 Stunden mit einem Schleppzug zu erreichen. Für die als schwierig empfundenen Staustufen Rheinfelden und Albbruck-Dogern sowie für die Umgehung des Rheinfalls von Schaffhausen lagen jeweils mehrere Lösungsvorschläge vor.²

Wie im Zusammenhang mit dem 1929 zwischen Deutschland und der Schweiz abgeschlossenen Vertrag erläutert, sollte die Schiffbarmachung des Hochrheins gemeinsam angestrebt werden. Die praktische Umsetzung des Projekts bedurfte noch einer staatsvertraglichen Regelung, die in Abhängigkeit der jeweiligen wirtschaftlichen Verhältnisse beschlossen werden sollte. Hatte man auf deutscher Seite die für den Ausbau günstigen wirtschaftlichen Voraussetzungen in der Fertigstellung der Kraftwerke am Hochrhein gesehen, galt Ende der dreißiger Jahre für die Reichsregierung ein anderes Kriterium als maßgebend, nämlich die allgemeine Verkehrszunahme und damit auch die Steigerung des Massenguttransports. Damit wurden automatisch auch höhere Anforderungen an das Verkehrsnetz gestellt. Gleichzeitig sah man in der mittlerweile erfolgten Regulierung des Rheins unterhalb von Basel einen ersten großen Erfolg, der dem Rheinausbaugedanken derart eine Dynamik verlieh, dass die Reststrecke bis zum Bodensee schon aus einer gewissen Zwangsläufigkeit heraus ausgebaut werden musste.³ Unter Bezugnahme auf die steigenden Verkehrszahlen bemerkte der Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium, Koenigs, auf dem Konstanzer Rheinschiffahrtstag am 18. Juni 1939, dass die nunmehr vorliegenden wirtschaftlichen Voraussetzungen den Ausbau des Hochrheins nicht nur zuließen, sondern erforderten. Koenigs bezeichnete das Hochrheinschiffahrtsprojekt als *reif*. Dies hätte man, so verteidigte er den Standpunkt der seinerzeitigen deutschen

¹ Vgl.: Himmelsbach, Der Ausbau der Wasserstraße ..., S. 98/99.

² Ebd., S. 101, 104. Die Vorschläge werden in den Ausführungen Himmelsbachs genauer (auch mit Kartenmaterial) erläutert. (Ebd. S. 105–108)

³ Rheinschiffahrtstag Konstanz, S. 112.

Verhandlungsführer, zehn Jahre zuvor beim Abschluss des Deutsch-Schweizerischen Vertrages noch nicht behaupten können.¹

Wie im Zusammenhang mit den grundlegenden internationalen Bestimmungen für das Hochrheinschifffahrtsprojekt bereits erwähnt, war die Schweiz erst nach Ende des Ersten Weltkriegs, unter anderem auch durch die Unterstützung Deutschlands, in den Kreis der Rheinuferstaaten aufgenommen worden. In der damaligen Situation hatte man sich in Deutschland unter den Bedingungen des Versailler Vertrages eher genötigt gesehen, der Schweiz aus der Position des nachweisbar Schwächeren heraus Zugeständnisse machen zu müssen. Im Hinblick auf die in greifbare Nähe gerückte Realisierung des Schifffahrtsprojekts wurde jene ursprünglich erzwungene Unterstützung nunmehr in nationalsozialistischer Zeit in der Weise umgedeutet, dass der Eindruck entstehen musste, Deutschland hätte von sich aus den Wunsch gehegt, aus reinem Wohlwollen der Schweiz gegenüber dieser aus ihrer unbedeutenden Lage als Nichtuferstaat zu größerer Anerkennung heraus zu verhelfen. Koenigs bemerkte hierzu:

„Für das heutige Deutschland ist die Schweiz Rheinuferstaat. Niemand denkt daran, die Stellung der Schweiz als Rheinuferstaat in Zweifel zu ziehen und wir haben diese Auffassung durch die Tat bewiesen. Wir haben die Schweiz bei den Verhandlungen über den Oberrhein in ihrem Einsatz für den freien schleusenlosen Rhein nachdrücklich unterstützt. Wir sind ihrer Abwehr gegen die Verweisung der Schifffahrt auf einen Seitenkanal vorbehaltlos beigetreten. Wir haben auf Ersuchen der Schweiz die Pläne für die Regulierung des Oberrheines ausgearbeitet. Wir haben uns im Vertrag von 1929 über die Durchführung der Regulierung und die Aufbringung der Kosten verständigt. Deutsche Ingenieure unter Mitwirkung von schweizerischen haben die Arbeit im Oberrhein ausgeführt. Ich möchte meinen, dass eine stärkere Anerkennung der Schweiz als Rheinuferstaat, als wie wir sie im Zusammengehen mit der Schweiz in den letzten Jahrzehnten bezeugt haben, kaum gedacht werden kann und wir hegen nur den einen Wunsch, diese Gemeinschaftsarbeit im Ausbau des Hochrheines fortzusetzen. (...) Nachdem die Schweiz in die Gemeinschaft der Rheinuferstaaten eingetreten ist und mit der Regulierung des Oberrheins von Kehl-Strassburg bis Basel einen starken Beweis ihrer Rheinzugehörigkeit gegeben hat, bin ich überzeugt, dass sie sich auch der letzten Aufgabe nicht entziehen wird, die uns mit dem Ausbau des Hochrheines gestellt wird und nach dem partizipierten Prinzip Deutschland und der Schweiz gemeinsam zufällt.“²

¹ Vgl.: BAR: E 8100 (B), Bd. 11 (Rheinschifffahrt Basel-Bodensee 1927-1955), Rede des Herrn Staatssekretärs Koenigs am 18. Juni 1939 anlässlich des Rheinschifffahrtstages in Konstanz, S. 2/3.

² Zit. nach: Ebd., S. 3/4.

Da die Reichsregierung den Hochrheinausbau nicht nur für notwendig erachtete, sondern offenbar auch den konkreten Willen hatte, ihn in Angriff zu nehmen, war sie über ihre Berner Gesandtschaft mit einer Note vom 28. Oktober 1938 an das Eidgenössische Politische Departement mit dem Wunsch herangetreten, direkte Verhandlungen in dieser Frage aufnehmen zu wollen. Als Begründung führte sie neben dem in beiden Ländern spürbar gestiegenen Verkehrsbedürfnis auch den erhöhten Energiebedarf sowie die Zunahme der Konzessionsbewerbungen für die Erstellung weiterer Kraftwerke an. In technischer Hinsicht wären die Grundlagen derart gelegt, dass über die Ausführung einzelner Anlagen hinaus das Gesamtprojekt in Angriff genommen werden könnte. Für die deutsche Seite bestanden bezüglich der Bauwürdigkeit keinerlei Zweifel. Damit die Arbeiten nun konkret an Pläne und Fristen gebunden werden konnten, sollten beide Regierungen ein gemeinsames Bau- und Finanzierungsprogramm festlegen. Gleichzeitig sollte der Versuch unternommen werden, bezüglich der Bodenseeregulierung eine Vereinbarung zu treffen. Der Schweizerische Bundesrat wurde daher ersucht, mit der deutschen Reichsregierung in entsprechende Verhandlungen zu treten. Für einen Termin schlug die deutsche Seite die zweite Novemberhälfte vor.¹

Im Dezember desselben Jahres erging eine Antwort des Eidgenössischen Politischen Departements an die Deutsche Gesandtschaft in Bern. Es wurde darauf hingewiesen, dass von Seiten der Schweiz für die Umgehung des Rheinfalls bei Schaffhausen bereits eine umfassende Studie angefertigt worden sei, die dem badischen Finanz- und Wirtschaftsministerium zugestellt würde. Schifffahrtstechnische Untersuchungen wurden außerdem über die Stufe Albruck durchgeführt. Ein die Wirtschaftlichkeit des gesamten Schifffahrtsprojekts abklärendes Gutachten dauerte noch an. Der Schweizerische Bundesrat erklärte seine grundsätzliche Bereitschaft zur Teilnahme an einer mündlichen Besprechung mit Vertretern der deutschen Seite. Im Vordergrund sollte dabei die Frage stehen, welche der geplanten Staustufen noch einer genaueren Bearbeitung bedürften. Da es sich hauptsächlich um technische Fragen handelte, sollten auch zunächst nur

¹ Vgl.: Note der Deutschen Gesandtschaft vom 28. Oktober 1938 (B 2073), abgedruckt in: Bericht des Bundesrates ... (1956), S. 76/77. In einer Abschrift liegt diese Note im Bundesarchiv Bern unter der Signatur E 8100 (B), Bd. 11 (Rheinschifffahrt Basel-Bodensee 1927-1955) vor. (Vgl: Ebd.)

technische Vertreter beider Länder an dem Gespräch teilnehmen. Als Termin schlug die Berner Regierung den Februar 1939 vor.¹

Von der deutschen Reichsregierung wurden die vom Schweizerischen Bundesrat vorgeschlagenen technischen Verhandlungen begrüßt. Das badische Finanz- und Wirtschaftsministerium sollte hierzu die Einladung an die schweizerischen Vertreter aussprechen. Geführt werden sollten die Verhandlungen allerdings unter der Leitung eines Vertreters des Reichsverkehrsministeriums. Da eine solche Sitzung im Monat Februar nicht mehr anberaumt werden konnte, sollten die Besprechungen Mitte März stattfinden.² Im April 1939 fand die besagte Konferenz in Heidelberg statt. Dabei wurden recht schnell die unterschiedlichen Standpunkte offenkundig. Insbesondere gab es Differenzen hinsichtlich der Schleusengrößen. Während die deutsche Seite klarstellte, dass man nur dem Bau von Schleusen von 135 m Länge und 12 m Breite für Schiffe zwischen 1.200 und 1.500 Tonnen zustimmen könnte (Großausbau), plädierten die schweizerischen Vertreter dagegen für Schleusen mit einer Länge von 75 m, einer Breite von 9 m und einem Tiefgang von 3,50 m. Bei entsprechender Verkehrszunahme in der Zukunft müssten die Schleusen in diesem Falle nachträglich vergrößert werden. Aus deutscher Sicht war die von den Schweizern vorgeschlagene Variante zu teuer. Außerdem war die Zunahme des Transportaufkommens bereits absehbar. Lange Schleppzugverbände hätten den Massenguttransport nach ihrer Auffassung optimal bewältigen können. Schließlich konnte man sich auf die Schleusenbreite von 12 m einigen.³ Die Forderung nach dem Kleinausbau der Schleusen war hauptsächlich aus Basler Reedereikreisen gekommen, eigneten sich doch aus ihrer Sicht kleinere Schleusen besser für den Betrieb von Selbstfahrern und Güterbooten. Diese hätten sich bisher bewährt und wären im Betrieb wirtschaftlicher als Großschleusen.⁴ Demgegenüber wurde auf der deutschen Seite die Haltung der Basler Schifffahrtstreibenden als zu kurzfristig empfunden, da die Hochrheinschifffahrt für sie mehr als nur ein lokales oder regionales Projekt war,

¹ Vgl.: Note des Politischen Departements (C. 13.230 – PA), abgedruckt in: Bericht des Bundesrates ... (1956), S. 78/79. Bemerkung: In einer Abschrift liegt diese Note des Bundesrates im Bundesarchiv Bern unter der Signatur E 8100 (B), Bd. 11 (Rheinschifffahrt Basel-Bodensee 1927-1955) vor.

² Vgl.: Note der Deutschen Gesandtschaft (B 228), abgedruckt in: Bericht des Bundesrates ... (1956), S. 80.

³ Vgl.: Himmelsbach, Der Ausbau der Wasserstraße ..., S. 100. Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee, (1939), S. 133.

⁴ Frey, Jean Richard, Die Rheinschifffahrt Basel-Bodensee, S. 76.

wie der Stuttgarter Stadtrat und Ingenieur Schwarz in einem Aufsatz über die südwestdeutschen Wasserstraßenprojekte feststellte:

„Entscheidend für die Frage des Ausbaus wird aber nicht das lokale Interesse jenseits des Rheins sein, sondern die Tatsache, daß der Hochrhein nicht als Endstück für sich betrachtet werden kann, sondern als Teilstück im südwestdeutschen Wasserstraßennetz. Dieses ist aber sowohl beim Neckar wie beim Main und der Donau auf das 1.200 – 1.500 Tonnenschiff abgestellt und demgemäß kann auch für den Ausbau des Hochrheins nur der Ausbau als Großschifffahrtsstraße in Frage kommen.“¹

Interessant erscheint im Zusammenhang mit der Frage der Schleusenabmessungen eine Bemerkung von Staatssekretär Koenigs auf dem Rheinschifffahrtstag am 18. Juni 1939 in Konstanz, die neben den technischen und verkehrswirtschaftlichen Überlegungen auch eine gewisse ideologische Begründung erkennen ließ. Seiner Meinung nach würden die Söhne und Enkel *„(...) uns später vorhalten, wir hätten in einer Zeit gelebt, wo einer der größten Männer der Weltgeschichte Führer der Deutschen war und hätten uns doch kleinmütig gezeigt.“²* Die aus seiner Sicht erkennbare *Größe* der Führerschaft Hitlers sollte sich demnach auch in baulicher Hinsicht der Öffentlichkeit offenbaren. Ideologische Begründungen für sich allein genommen waren für ein derartiges Projekt jedoch kontraproduktiv und aus volkswirtschaftlicher Sicht schädlich. Einzig die technischen und wirtschaftlichen Begründungsmuster konnten als sinnvoll begründete Lösungen dienen.

Für die Gegenden rechts und links des Rheins oberhalb von Basel sowie am Bodensee war der Hochrhinausbau sicherlich ein bedeutsames Projekt. Über die regionale Bedeutung hinaus galt dieser Rheinabschnitt aber auch als ein äußerst wichtiges Kernstück im gesamteuropäischen Wasserstraßennetz. Güter, die Basel von der Nordsee, über den Rhein-Rhône-Kanal aus Frankreich oder vom Mittelmeer her erreichten, konnten weiter rheinaufwärts transportiert werden und bis in den Bodensee gelangen. Mittels einer Kanalverbindung zwischen dem Bodensee und der oberen Donau etwa bei Ulm konnte außerdem auch die Rhein-Main-Donau-Verbindung vom Bodenseeraum aus genutzt werden. Insbesondere der Transport in Richtung des Balkangebiets und des Schwarzen Meeres war dabei von großem Interesse. Schiffe, die über den besagten Verbindungskanal von

¹ Zit. nach: Schwarz, S. 95.

² Zit. nach: Rheinschifffahrtstag Konstanz, S. 113.

Norden her in den Bodensee einführen, konnten zudem über den von der Schweiz geplanten Mittellandkanal, den sog. „Transhelvetischen Kanal“, also über die Aare, die westschweizerischen Juraseen und den Genfersee unter Umgehung des Hochrheins und der Stadt Basel sowie des Rhein-Rhône-Kanals in die Rhône gelangen und dadurch eventuell Zeit einsparen.¹

Da der „Transhelvetische Kanal“ für die Schweiz eine besondere Bedeutung besessen hatte, wird im weiteren Verlauf dieser Arbeit im Rahmen der Behandlung des schweizerischen Souveränitätsaspekts noch genauer darauf eingegangen. An dieser Stelle soll in einem Exkurs lediglich die geplante Kanalverbindung zwischen Bodensee und oberer Donau dargestellt werden:

(Exkurs)

Mit der territorialen Neuordnung zu Beginn des 19. Jahrhunderts reichte das neugeschaffene und um den oberschwäbischen Raum nach Süden vergrößerte Königreich Württemberg nunmehr bis an den Bodensee. Um das altwürttembergische Kernland mit Oberschwaben verkehrstechnisch zu verbinden und nicht zuletzt, um unabhängig von Baden und Bayern den Transitverkehr mit der Schweiz, Österreich und Norditalien zu ermöglichen, entstand schon sehr bald der Plan, eine Kanalverbindung zum Bodensee zu bauen. Ausgangspunkt sollte Ulm sein, da von hier aus die Verbindung nach Norden (Nordseehäfen) gewährleistet werden konnte.² Einer der ersten Pläne hierzu stammte von dem Ulmer Baurat Schlumberger. Dieser hatte am 06. Juni 1819 der Ulmer Kreisregierung den Vorschlag unterbreitet, einen Kanal von Ulm bis zum Bodensee mit einem geschätzten Kostenaufwand von 70.000 Gulden zu bauen. Da die Kreisregierung jedoch mit einer weit höheren finanziellen Belastung (4 Mio. Gulden) rechnete, wurden die Vorarbeiten zu dem Projekt im Juli 1821 wieder eingestellt. Der Wunsch der württembergischen Regierung zum Bau eines derartigen Kanals blieb aber nach wie vor bestehen. Deshalb wurden württembergische Techniker in den Jahren 1822 bis 1826 beauftragt, im Ausland nach tragbaren Lösungen zu suchen.³ Erst 1907 wurde ein neuer Plan von den

¹ Schreiber, S. 437/438. Vgl. hierzu auch die Übersichtskarte bei Nesper, S. 153. Sowie: Deutschlands Wasserstraßenprogramm, S. 66.

² Näher, S. 57.

³ Vgl.: Ebd.

württembergischen Bauräten Gugenhan und Eberhardt für 600 Tonnen-Schiffe vorgelegt. Der Basler Schifffahrtspionier Rudolf Gelpke stellte 1916 außerdem ein Projekt für einen 161 Km langen Kanal von der oberen Donau bis zum Untersee über Ulm, Tuttlingen, Immendingen, Singen und Radolfzell vor. Dieser war bereits für Schiffe von 1.000 Tonnen gedacht. Eine neue Variante hatte der Ulmer Stadtbaurat Göller im Auftrag des Südwestdeutschen Kanalvereins ausgearbeitet. Danach sollte ein etwa 103 Km langer Großschifffahrtsweg für 1.200 Tonnen-Schiffe von Ulm über Biberach und Ravensburg mit 24 Schleusen bis nach Friedrichshafen führen (Planstand: 1918). Der württembergische Baudirektor Otto Konz, Präsident des Südwestdeutschen Kanalvereins und „Erbauer“ des Neckarkanals, war mit seinem Plan von 1929 erstmals von Ulm als Ausgangspunkt abgerückt, da ihm die dortige Gegend als zu moorig und daher für derartige Baumaßnahmen zu ungünstig erschien. Seinem Vorschlag zufolge sollte die Kanalverbindung mit mehreren Hebewerken, Schleusen und Tunnels versehen sein und die Schiffe über gewisse Strecken hinweg in trogartigen Gondeln befördert werden.¹ Ein weiterer Plan, ebenfalls von Konz, aus den frühen vierziger Jahren war wegen des Krieges mehr oder weniger ignoriert worden. Lebendig blieb der Wunsch nach einer Donau-Bodensee-Verbindung lediglich in den Statuten des „Verbandes Obere Donau e.V.“ mit Sitz in Ulm als Vereinszweck. Nach dem Zweiten Weltkrieg ließen die Verdrängung des Massengutes Kohle durch das Öl sowie die immer wichtiger werdenden Belange des Natur- und Landschaftsschutzes das Projekt immer stärker in den Hintergrund treten. Im Landesentwicklungsplan von 1969 war die Donau-Bodensee-Wasserstraße nicht mehr aufgeführt worden und am 18. September 1970 erklärte das Bundesverkehrsministerium, dass das Projekt in absehbarer Zeit nicht realisiert würde und entsprechende Gelände entlang der projektierten Trasse hierfür auch nicht mehr freigehalten werden sollten.²

(Exkurs)

¹ Vgl.: Ebd., S. 57–59.

² Ebd., S. 59/60.

Aufgrund der innerhalb der schweizerischen Binnenschifffahrt geäußerten Bedenken hinsichtlich eines Großausbaus, hatte der Schweizerische Bundesrat in den Verhandlungen mit den deutschen Vertretern eine ablehnende Haltung eingenommen. Gleichzeitig war auf schweizerischer Seite der Wunsch entstanden, das Schifffahrtsprojekt neu zu überarbeiten und dabei insbesondere die wirtschaftlichen und technischen Möglichkeiten beider Ausbauvarianten zu klären.¹ Im Auftrag des Eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft wurden deshalb die Schifffahrtsnormalien und Konstruktionsnormen nochmals überarbeitet. Hierzu konnten von dem Ingenieurbüro Locher & Co. Zürich zwei sehr umfassende Gutachten vorgelegt werden. Daran anschließend erhielten vierzehn schweizerische Ingenieurbüros den Auftrag, für die geplanten Stufen Einzelstudien anzufertigen. Trotz des mittlerweile ausgebrochenen Krieges sollten diese Arbeiten zu Ende gebracht werden. Gleichzeitig hatte der Bundesrat eine Expertenkommission zur Erörterung der wirtschaftlichen Fragen bestellt, der allerdings keine Vertreter der ostschweizerischen Kantone angehörten. Die Untersuchungen dieser Kommission sollten bis Herbst 1939 abgeschlossen werden, wurden im Verlauf des Jahres jedoch abgebrochen, da jede weitere wirtschaftliche Entwicklung durch den Krieg und die danach nicht absehbaren wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse kaum einzuschätzen war.² Das Eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft führte die Projektierungsarbeiten während des Krieges alleine weiter. Das Ergebnis, welches in gewissem Sinne eine bereinigte Form des Projekts von 1926 war, konnte schon 1941 vorgelegt werden. Der Bundesrat hatte das Eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft am 17. September desselben Jahres angewiesen, den Projektentwurf den deutschen Behörden zukommen zu lassen. Es blieb auch noch bis in die fünfziger Jahre hinein, quasi bis zur Erstellung des „Projekts 1961“, maßgebend.³ Da man sich in einigen Punkten noch hatte einigen können, galt für das Ausbauprojekt im Kern, dass die Wasserstraße auf der gesamten Strecke von Basel bis zum Bodensee in 14 Einzelstufen, sieben oberhalb und sieben unterhalb der Aaremündung,

¹ Frey, Jean Richard, Die Rheinschifffahrt Basel-Bodensee, S. 76.

² Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee: Jahresbericht und Jahresrechnung pro 1939. In: Die Rheinquellen, 35 Jg.(1940), (S. 12–15), S. 12/13. Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee, (1939), S. 133.

³ Frey, Jean Richard, Die Rheinschifffahrt Basel-Bodensee, S. 77. Mutzner, S. 93. Der Planentwurf war außerdem in der Reihe „Mitteilungen des Amtes für Wasserwirtschaft“ unter der Nr. 35 publiziert worden. (Vgl.: BAR: E 8100 (B), Bd. 15 A (Hochrheinschifffahrt 1942-1945), Entwurf für den Ausbau der Rheinschifffahrtsstraße Basel-Bodensee (Mitteilungen des Amtes für Wasserwirtschaft, Nr. 35), o.O. 1942.)

untergliedert sein sollte. Während bei Augst-Wyhlen, Schwörstadt, Laufenburg, Dogern, Reckingen und Eglisau bereits Staustufen existierten, mussten bei Birsfelden, Hemishofen, Säckingen, Koblenz, Rheinau und am Rheinflall bei Schaffhausen welche errichtet werden. Die älteren Kraftwerksanlagen und Stauwehre bei Rheinfeldern und Schaffhausen sollten durch Neubauten ersetzt werden. Den Forderungen des Natur-, Landschafts- und Heimatschutzes sollte bei sämtlichen baulichen Maßnahmen Rechnung getragen werden. Das Landschaftsbild am Rheinflall von Schaffhausen und beim Kloster Rheinau beispielsweise sollte unangetastet bleiben.¹ Dies bedeutete konkret, dass am Rheinflall selbst kein Kraftwerk entstehen und das Naturdenkmal mittels einer Tunnelumfahrung und einer zweistufigen Schleusentreppe hinter Schloss Laufen umgangen werden sollte. Bei der Rheinschleife von Rheinau sollte statt des bisher geplanten offenen Durchstichs ein Tunnel den einfacheren Schifffahrtsbetrieb ermöglichen. Krafthaus und Schifffahrtsanlagen sollten also weder im Sichtbereich des Rheinflalls noch des Rheinauer Klosters entstehen.² Trotz der Rücksichtnahme auf die landschaftlichen Verhältnisse auf der Rheinstrecke oberhalb der Aaremündung war nach Auffassung des Eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft aber nicht daran gedacht, auf die Stromgewinnung in den Bereichen Rheinau und Rheinflall/Schaffhausen gänzlich zu verzichten. Immerhin war das Gefälle des Hochrheins für den Kraftwerksbau hervorragend geeignet. Mit dem Verzicht auf die Erstellung einer Kraftanlage unmittelbar am 25 m hohen Rheinflall von Schaffhausen hatte man schon eine erhebliche wirtschaftliche Einbuße in Kauf genommen. Über dieses Höchstmaß an Zugeständnissen wollten die Bundesbehörden in Bern nicht hinausgehen.³

Hinsichtlich der Erstellung von Schleusen und des eventuellen Neubaus eines Kraftwerks war Rheinfeldern unter geologischen Gesichtspunkten die schwierigste zu projektierende Stufe. Zahlreiche Verwerfungen, sowie die Gefahr permanenter Senkungen des Untergrunds ließen manchen Planentwurf zweifelhaft erscheinen. Eine endgültig zufriedenstellende Lösung konnte auch in dem Projekt des Eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft nicht geboten werden.⁴ Nach wie vor wurde das Schifffahrtsprojekt in enger Verbindung mit dem Kraftausbau

¹ Frey, Jean Richard, Die Rheinschifffahrt von Basel bis zum Bodensee, S. 16.

² Die Neuprojektierung ..., S. 59/60. Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee: Jahresbericht und Jahresrechnung pro 1940. In: Die Rheinquellen, 36 Jg.(1941), (S. 40–45), S. 41.

³ Mutzner, S. 87.

gesehen, d.h. Kraftwerks- und Stauanlagen wären mit Schleusen zu kombinieren gewesen. Der Nutzung der Wasserkraft zur Gewinnung elektrischer Energie und damit dem Bau von Kraftwerken wurde in der Projektvorlage allerdings die höhere Priorität eingeräumt. Die Schiffbarmachung war damit zum Sekundärziel geworden.¹

Da die Frage, ob der Hochrhein durch einen Groß- oder einen Kleinausbau schiffbar gemacht werden sollte, weiterhin offen war, waren in dem Projekt des Eidgenössischen Amtes beide Varianten untersucht worden. Dabei wurden für einen Großausbau die Kosten mit 145.902.000 CHF festgelegt, die Kosten für einen Kleinausbau betrugen dagegen 114.062.500 CHF (beide Angaben in Preisen vom 01. September 1939).² Zur Finanzierung des Ausbaus sollte nach dem Willen der Planer keine spezielle Gesellschaft gegründet werden, da eine solche im Interesse der Gewinnerzielung hätte Schifffahrtsabgaben erheben müssen. Damit war allerdings in Frage gestellt, ob die Wasserstraße der Wirtschaft überhaupt Transportkostenersparnisse bieten könnte. Eine Trägerschaft durch die beteiligten Staaten und damit der Kosten durch die Allgemeinheit dies- und jenseits des Rheins hätte die gewünschten Vorteile sicherlich aufrecht erhalten. Während in der Schweiz angenommen wurde, der Betrieb der Schifffahrtsanlagen, d.h. die in der Folgezeit entstehenden laufenden Kosten für Unterhalt und Betrieb, würde auf rechtsrheinischer Seite durch das Reich übernommen, war man sich in Bern bereits im Klaren, dass die auf schweizerischem Gebiet liegenden Einrichtungen durch die Kantone betrieben werden sollten.³

Dem freien Wettbewerb überlassen, würden sich in Deutschland das geplante Hochrheinschifffahrtsprojekt und die Reichsbahn in strikter Konkurrenz gegenüberstehen. Dies zeigte sich hauptsächlich in der Einführung günstiger Transporttarife für diverse Massengüter im deutschen Südwesten. Diese Kampftarife der Bahn wirkten aus Sicht der Reichsregierung jedoch entwicklungshemmend. In einem 1936 gehaltenen Vortrag, der sich mit dem Monopolgedanken im Verkehrswesen auseinandersetzte, führte der bereits zitierte Staatssekretär Koenigs aus, dass der Reichsregierung an einer Verständigung zwischen beiden

⁴ Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee. Jahresbericht und Jahresrechnung pro 1940. In: Die Rheinquellen, 36 Jg. (1941), (S. 40–45), S. 41.

¹ Vgl. Frey, Jean Richard, Die Rheinschifffahrt von Basel bis zum Bodensee, S. 16.

² Vgl.: Die Schifffahrtsstraße Basel-Bodensee ..., S. 33.

³ Mutzner, S. 90.

Verkehrsträgern läge. Wenn sämtliche Verkehrsträger – und damit in erster Linie die Reichsbahn und die Binnenschifffahrt – sich selbst als *Organe staatlicher Aufgaben* und als die *Erfüller staatlicher Ziele* verstanden, so könnte es nicht Sinn ihres Handelns sein, sich in gegenseitiger Konkurrenz Gütermengen und Transportzuständigkeiten streitig zu machen. Ihr Ziel sollte demgegenüber eher darin bestehen, zur *Hebung von Wirtschaft und Kultur der Nation* neuen Verkehrsbedarf zu wecken.¹ Über die konkrete Ausformung dieser Auffassung machte Koenigs in seinem Vortrag allerdings keine Angaben. Offensichtlich war mit seiner Äußerung gemeint, dass durch die Zurverfügungstellung einer gut ausgebauten Verkehrsinfrastruktur neue Betriebsansiedlungen ermöglicht werden sollten. Dies hätte wiederum eine Erhöhung des allgemeinen Transportbedarfs zur Folge. Die Reichsbahn und die Binnenschifffahrt sollten diesem Prinzip folgend wohl eine aktive Rolle übernehmen.

Bereits 1934 hatte der für die Reichspost und das Reichsverkehrswesen zuständige Minister Eltz-Rübenacht auf den zwischen Bahn und Schifffahrt vorliegenden Konkurrenzkampf hingewiesen. Daneben wäre aber mittlerweile mit dem Automobil ein weiterer Konkurrent aufgetreten, der ebenso wie die Schifffahrt von der Reichsbahn als ernsthafter Widersacher empfunden würde. Adolf Hitler selbst habe den Streit *in genialer Weise* gelöst, so Eltz-Rübenacht, indem er den einzelnen Verkehrsträgern die gleiche Wertigkeit einräumte. Der Reichsbahn, gewissermaßen als der Hauptakteur der bisherigen Streitigkeiten, hatte Hitler sogar befohlen, sich selbst an Entwicklung und Bau von Kraftwagen sowie am Bau von Straßen zu beteiligen. Gleichzeitig erging die Anordnung, die großen deutschen Flüsse zu regulieren und diverse Kanäle, wie etwa den „Adolf-Hitler-Kanal“ als Verbindung des oberschlesischen Kohlereviere mit der Oder, anzulegen. Damit sollte der deutschen Wirtschaft ein vielfältiges Spektrum von Verkehrsmitteln und Verkehrswegen zur Verfügung gestellt werden.² Der von der Reichsbahn geführte Tarifkampf sollte also unterbunden werden, da er nicht in das von den Nationalsozialisten angestrebte Konzept der übergreifenden Zusammenarbeit der Verkehrsträger passte. Es konnte und durfte nicht Ziel der Politik der Reichsbahn sein, ihre vergleichsweise hohe Kapitalkraft für einen ruinösen Machtkampf mit der Binnenschifffahrt und dem Automobilverkehr einzusetzen.

¹ Vgl.: Himmelsbach, Vom Hochrhein und Oberrhein, S. 99/100.

² Vgl.: Rheinschiffahrtsverband Konstanz ... (1934), S. 77.

Ungeachtet dieser Äußerungen führte die Reichsbahn trotzdem in dem für die Hochrheinschiffahrt gedachten Einzugsgebiet Ausnahmetarife für bestimmte Güter ein.¹

Zielte die nationalsozialistische Regierung also auf einen administrativ verordneten „Burgfrieden“ im Interesse der Gesamtwirtschaft ab, so muss doch kritisch angemerkt werden, dass der offenbar auf Hitler selbst zurückgehende Kompromiss wohl eher kontraproduktive Auswirkungen gezeigt hätte. Insbesondere der Gedanke, dass die Reichsbahn ihrerseits Automobile entwickeln und herstellen sollte, muss aus betriebswirtschaftlicher Sicht kritisch hinterfragt werden, zumal die Aufbauphase infolge fehlenden Know-Hows und nicht vorhandener Betriebsstätten für die Bahn mit großen Kosten verbunden gewesen wäre. War das dahinter stehende Ziel, durch einen erhöhten Straßenverkehr eine Steigerung des gesamten Verkehrsaufkommens im Reich zu bewirken, von dem die Bahn ihrerseits wieder hätte profitieren sollen, so wäre zu fragen, in welchem Maße die Bahn als Automobilproduzent an dieser Entwicklung partizipiert hätte. Staatlich erzwungene Entwicklungen in einer ansonsten vom Wettbewerb geleiteten Wirtschaft sind stets ungesunde Eingriffe.

Die Äußerungen der Reichsregierung wurden von den Schifffahrtsverbänden durchaus registriert und begrüßt, stellten diese Pläne für sie gegenüber der mächtigen Reichsbahn eine gewisse Rückendeckung dar. So bemerkte der geschäftsführende Vorstand des Rheinschifffahrtsverbandes Konstanz anlässlich einer Tagung im Mai 1934, „(...) daß unter der zielbewußten Führung unseres verehrten Volkskanzlers Adolf Hitler die neue Regierung dem Ausbau der Wasserstraßen ihre volle Aufmerksamkeit zuwende und ihn fördere.“²

Gegenüber der Auffassung, wie sie noch in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg vorlag, dass Schifffahrtsabgaben erhoben werden sollten, war die nationalsozialistische Regierung strikt gegen dieses Konzept. Staatssekretär Koenigs führte im Rahmen seines Referats unter dem Titel „Europäische Verkehrsfragen“ 1942 aus:

¹ Rheinschifffahrtsverband Konstanz e.V.: Geschäftsbericht für das Jahr 1934. In: Die Rheinquellen, 30 Jg.(1935), Heft 5, (S. 43–45), S. 43/44.

² Zit. nach: Rheinschifffahrtsverband Konstanz. In: Südwest-Deutschland, 10 Jg.(1934), Heft 3, (S. 57–59), S. 58

„Die Verpflichtung der Wasserstraßenverwaltung, die Baukosten von Wasserstraßen nach privatwirtschaftlichen Rentabilitätsgrundsätzen durch Schifffahrtsabgaben zu decken, bedeutet praktisch das Ende jedes Wasserstraßenbaues. (...) Werden die Wasserstraßen entsprechend ihrem Kostenaufwand mit Schifffahrtsabgaben belastet, so können sie die geforderten billigen Transporte nicht mehr bieten. Die Erhebung von Schifffahrtsabgaben auf Wasserstraßen gleicht dem Rhythmus der Echternacher Springprozession: 3 Schritte vorwärts und 2 zurück.“¹

Demnach sollten die Wasserstraßen sich finanziell nicht selbst tragen müssen. Die genaue administrative Organisation der Bauausführung und Unterhaltung der Hochrheinwasserstraße und damit verbunden die Frage der Kostentragung war aber noch immer nicht geklärt. Einer Bemerkung des Ministerialdirektors Gähns vom Reichsverkehrsministerium in einem Vortrag auf dem Deutschen Binnenschifffahrtstag 1938 in Magdeburg zufolge ging die Reichsregierung ohnehin davon aus, dass oberhalb von Basel mit vergleichsweise *geringen Mitteln* ein großes Werk in die Tat umgesetzt würde.² Die freie Schifffahrt auf dem Rhein war ein wichtiges Anliegen der deutschen Regierung. Diese Position kam insbesondere in ihrer Note vom 14. November 1936 zum Ausdruck, mit der Deutschland den anderen Mitgliedern der Rheinzentralkommission seinen Austritt aus dem Gremium mitteilte.³ Auch während des Zweiten Weltkriegs beharrte Deutschland auf dem Prinzip der Abgabefreiheit. Bei einer Zusammenkunft deutscher und schweizerischer Vertreter in Luzern vom 29. Juni bis zum 01. Juli 1943 vertrat die deutsche Seite die Auffassung, dass Betrieb, Unterhaltung und Erneuerung der Wasserstraße durch die Kraftwerksbetreibergesellschaften unentgeltlich übernommen werden sollte. Beide Staaten sollten also keine festen Finanzbeiträge am Ausbau leisten. Diese Idee war bereits am Anfang der dreißiger Jahre in Fachkreisen angeregt und auch bei den Schifffahrtsverbänden als mögliche Lösung gesehen worden.⁴

¹ Zit. nach: Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee ... (1942), S. 71.

² Vgl.: Rheinschifffahrtsverband Konstanz e.V.: Geschäftsbericht für das Jahr 1938. In: Die Rheinquellen, 34 Jg.(1939), (S. 21–25), S. 21.

³ Rheinschifffahrtstag Konstanz, S. 112.

⁴ Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee: Jahresbericht und Jahresrechnung pro 1943. In: Die Rheinquellen, 39 Jg.(1944), (S. 6–11), S. 7. Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee: Jahresbericht und Jahresrechnung 1933. In: Die Rheinquellen, 29 Jg.(1934), (S. 37–41), S. 39.

„Eine solche Lösung wäre um vieles natürlicher, einfacher, zweckmäßiger und für die Kraftwerke tragbarer. In engem Zusammenhange mit einer derartigen Regelung stünde natürlich die Frage der Schifffahrtsabgaben für Durchschleusungen, die wenn irgend möglich oberhalb Basel auszuschalten sind.“¹

Da die schweizerischen Vertreter bei dem Treffen 1943 in Luzern diesen Vorschlag ablehnten, kam es allerdings auch diesmal zu keiner Einigung.²

Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs wurde auch die Rheinschifffahrt in Mitleidenschaft gezogen. In einer Mitteilung der deutschen Reichsregierung, die am 11. September 1939 durch ihre Berner Gesandtschaft an das Eidgenössische Politische Departement übergeben wurde, wurde die Schweizerische Bundesregierung darüber informiert, dass die Rheinstrecken zwischen Rheinfelden (Baden) und Basel sowie zwischen Basel und Karlsruhe gesperrt würden und der Schifffahrtsbetrieb bis auf weiteres ausgesetzt werden müsste. Güter, die für die Schweiz bestimmt waren und ansonsten über die Basler Häfen angeliefert würden, mussten nun im Mannheimer Hafen gelöscht werden. Ihr Weitertransport erfolgte durch die Reichsbahn und die Schweizerischen Bundesbahnen.³ Ab dem Frühjahr 1941 konnte die Oberrheinschifffahrt allerdings wieder aufgenommen werden.⁴

Der Vorstoß der deutschen Regierung im Oktober 1938 war aus Sicht der Schifffahrtsverbände ein deutliches Zeichen für den ernsthaften Wunsch Deutschlands, das Hoahrheinschifffahrtsprojekt in die Tat umzusetzen. Die Formulierung des Staatssekretärs Koenigs, der Hoahrhein sei *reif* verstärkte diese Wahrnehmung. In Schifffahrtskreisen war man sich nach dem Zweiten Weltkrieg sicher, dass zu keiner Zeit der Ausbau in so greifbarer Nähe war, wie am Vorabend des Krieges.⁵ Gleichzeitig wird aber auch mit der Weiterführung der Projektierungen durch das Eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft das Interesse der Schweizerischen Bundesregierung an dieser Wasserstraße erkennbar. Abgesehen von möglichen positiven Auswirkungen auf die schweizerische

¹ Zit. nach: Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee: Jahresbericht und Jahresrechnung 1933. In: Die Rheinquellen, 29 Jg.(1934), (S. 37–41), S. 39.

² Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee: Jahresbericht und Jahresrechnung pro 1943. In: Die Rheinquellen, 39 Jg.(1944), (S. 6–11), S. 7.

³ Frey, Jean Richard, Die Rheinschifffahrt in der Kriegszeit, S. 157, 160.

⁴ Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee. Jahresbericht 1941. In: Die Rheinquellen, 37 Jg.(1942), (S. 19–23), S. 19.

⁵ Königs, S. 91/92.

Wirtschaft kam dem Ausbauprojekt schon insofern eine Bedeutung zu, als man es im Arbeitsbeschaffungsprogramm der Schweiz für die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg immerhin auf dem vierten Platz aufführte.¹

Ungeachtet der durch den Ausbruch des Zweiten Weltkriegs unterbrochenen Verhandlungen mit Deutschland und der damit auf unbestimmte Zeit vertagten Entscheidung über den konkreten Ausbau hatte das Eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft in einer eigenen Einschätzung im Februar 1942 in mancherlei Hinsicht bisherige Erfolge der schweizerischen Rheinschiffahrtspolitik gesehen. Ein erster Erfolg hatte in dem Verzicht Deutschlands auf die Ausnutzung der Wasserkräfte auf dem Rhein unterhalb von Basel bestanden. Weil die ursprünglich vorgesehene Stromnutzung unterblieben war und sich Deutschland demgegenüber der schweizerischen Idee von der Regulierung dieses Rheinabschnitts angeschlossen hatte, war der Weg für eine durchgängige Grossschiffahrt über Kehl/Straßburg hinaus bis nach Basel bereitet. Zweitens hatte Deutschland mit demselben Vertrag, mit dem es der Rheinregulierung unterhalb von Basel zustimmte, auf seine ursprüngliche Forderung nach gleichzeitigem Ausbau des Hochrheins verzichtet. Wie gesehen, hatte dies die Schweiz damals vor einer übermäßigen wirtschaftlichen und finanziellen Beanspruchung bewahrt. Hinzu kam drittens die Bereitschaft Deutschlands – freilich unter der Bedingung des späteren Ausbaus der Hochrheinstrecke – einen Kostenanteil von 40 Prozent an der Oberrheinregulierung zwischen Kehl/Straßburg und Basel zu tragen.²

Die für die Schweiz lebensnotwendige durchgängige Schiffahrt bis Basel war damit gesichert. Insofern konnte man sich in Bern mit dem schon Erreichten mehr als zufrieden geben. Wie sich die schweizerischen Rheinschiffahrtspläne in der Zukunft weiterentwickeln würden, hing nun von den Verhältnissen der Nachkriegszeit ab. Vor allem vor dem Hintergrund der sich immer stärker abzeichnenden Niederlage Deutschlands stellte sich die Frage, wie sich unter einer Besatzung das Projekt am Hochrhein weiterverfolgen ließe. Immerhin war zu erwarten, dass von alliierter Seite der neutralen Schweiz – ebenso wie nach dem Ersten Weltkrieg – „ihre“ Hochrheinschiffahrt kaum vorenthalten werden könnte.

¹ Die Rheinschiffahrt zum Bodensee im schweizerischen Arbeitsbeschaffungsprogramm, S. 63.

² Vgl.: BAR: E 8100 (B), Bd. 11 (Rheinschiffahrt Basel-Bodensee 1927-1955), Der Wasser-verkehr und seine Zusammenarbeit mit anderen Verkehrswegen – Referat von Herrn Dr. Mutzner, Direktor des Eidg. Amtes für Wasserwirtschaft, in der ständerätlichen Kommission anlässlich ihrer Sitzung vom 2. Februar 1942 in Gstaad, S. 2.

In der Schweiz konnte man nicht mehr tun, als die weiteren Entwicklungen abzuwarten.

9 Die weiteren Entwicklungen seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs bis zum „Projekt 1961“

Noch 1947 war es aufgrund der damals unklaren politischen Verhältnisse in Deutschland sehr ungewiss, inwieweit der oder die Nachfolgestaat(en) des Deutschen Reichs die vor dem Krieg mit der Schweiz eingegangenen vertraglichen Abmachungen einhalten könnte(n). Dies betraf insbesondere den Vertrag von 1929. Offen blieb ebenso die Frage, ob und in welchem Maße sich dieser Staat überhaupt am Hochrheinausbau beteiligen könnte. Die damaligen Beobachter gingen davon aus, dass den Westmächten wohl am ehesten an einer internationalen Regelung der Binnenschifffahrt gelegen sei. Sicher wären sie auch bereit gewesen, nach vorherigen Verhandlungen mit der Schweiz, den Hochrhein in dieses internationale Schifffahrtsregime einzubeziehen. Auch in der Schweiz selbst schien man einer solchen Lösung jedenfalls nicht abgeneigt gewesen zu sein.¹

Die Initiative zur Wiederaufnahme der Planungen und Projektierungen zur Schiffbarmachung des Hochrheins nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs war von verschiedenen Seiten ausgegangen. Die Wirtschaftskreise im Hochrhein- und Bodenseegebiet hatten um 1950 den Hochrheinausbau vor dem Hintergrund einer immer stärker an Dynamik gewinnenden wirtschaftlichen Entwicklung in der Region als eine diesen Trend fördernde Maßnahme wieder thematisiert.² Unter anderem hatte die Basler Handelskammer, wie auch schon die Industrie- und Handelskammer Rotterdam, vorgeschlagen, ERP-Mittel (Marshall-Plan) zum Zweck des Hochrheinausbaus zu beantragen. Schon im Juni 1949 war der Rheinschifffahrtsverband Konstanz an die Badische Staatskanzlei in Freiburg im Breisgau mit dem Wunsch herangetreten, dass man für den Bau der Hochrheinkraftwerke, allen voran dasjenige in Rheinfelden (Baden), ERP-Kredite

¹ Vgl.: Frey, Jean Richard, Die Rheinschifffahrt von Basel bis zum Bodensee, S. 13.

² Schaefer, S. 126.

in Anspruch nehmen sollte.¹ Gleichzeitig hatte die Österreichische Regierung durch ihre Gesandtschaft in Bern dem Schweizerischen Bundesrat gegenüber ihr *lebhaftes Interesse* an dem Projekt bekundet.² Bereits in den ersten Jahren nach dem Krieg waren sowohl auf der deutschen wie auf der österreichischen Seite Anstrengungen zur Neugründung der Schifffahrtsverbände unternommen worden. Der Rheinschifffahrtsverband Konstanz konnte nach sehr langwierigen Verhandlungen mit der französischen Militärregierung im August 1948 seine Arbeit wieder aufnehmen. Der Österreichische Rheinschifffahrtsverband hatte sich bereits im April desselben Jahres in Bregenz neu formiert.³ Der Nordostschweizerische Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee hatte demgegenüber die Wirren des Zweiten Weltkriegs relativ unbeschadet überstanden, da er weder aufgelöst noch sonst organisatorisch eingeschränkt worden war.

Ohne den erforderlichen politischen Rückhalt konnte das Projekt allerdings auch nach dem Zweiten Weltkrieg keine Aussicht auf Erfolg haben. 1957 hatten das Baden-Württembergische Innenministerium, das Bundesverkehrsministerium sowie der Schweizerische Bundesrat die Wiederaufnahme der 1939 begonnenen und durch den Krieg unterbrochenen Verhandlungen bezüglich der technischen Fragen beschlossen. Dabei sollten die bisherigen Schifffahrtsnormalien und technischen Grundlagen im Hinblick auf die zwischenzeitlich eingetretenen Entwicklungen in der Binnenschifffahrt und in der Bautechnik überprüft und gegebenenfalls neu festgelegt werden. Gleichzeitig sollte die Zusammenstellung der Gesamtkosten aktualisiert werden. Notwendig geworden war eine solch grundlegende Bearbeitung des bisherigen Projekts allerdings auch vor dem Hintergrund des Kraftwerkbaus. Da die Flusskraftwerke für die Schiffbarmachung des Rheins ohnehin unerlässlich waren, bot es sich an, bei den noch nicht fertig gestellten oder noch in Planung befindlichen Werken die Schifffahrtsanlagen in die Überlegungen mit einzubeziehen.⁴ Die konkreten Verhandlungen sollten

¹ WABW: Y 105 – 34 Hochrheinausbau Basel-Bodensee 1939-1940 – Südkurier vom 24. Juni 1950. WABW: Y 105 – 206 Verhandlungen mit den Regierungen und den Vertretern etc. Baden-Württemberg – Schreiben des Rheinschifffahrtsverbandes Konstanz an die Badische Staatskanzlei in Freiburg im Breisgau vom 10. Juni 1949.

² Oesterhaus, Die Schiffbarmachung des Hochrheins ..., S. 194.

³ Rheinschifffahrtsverband Konstanz e.V. (Hrsg.): Bericht über das Geschäftsjahr 1957, Konstanz 1958, S. 9. Vgl. auch: WABW: Y 105 – 212 Korrespondenz mit Abgeordneten 1920-1957 – Schreiben des Vorsitzenden des Rheinschifffahrtsverbandes Konstanz Stromeyer an den Landtagspräsidenten Hermann Person vom 30. September 1948.

⁴ Vgl.: Die Schiffbarmachung des Hochrheins (Projekt 1961), S. 5. Vgl.: HStAS: EA 1/105 Sitzungsberichte des Ministerrats, 18. Sitzung, 27. Mai 1957, S. 257.

zwischen dem Regierungspräsidium Südbaden (Abt. VI – Wasserstraßen) und dem Eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft stattfinden. Für die gemeinsame Projekt- und Programmplanung war die „Deutsch-Schweizerische Technische Kommission für die Schiffbarmachung des Hochrheins“ ins Leben gerufen worden. Zwischen dem Baden-Württembergischen Innenministerium und der schweizerischen Bundesregierung herrschte allerdings Einigkeit darüber, dass durch die Besprechungen keine rechtlichen Bindungen oder Verpflichtungen zur Aufnahme staatsvertraglicher Verhandlungen eingegangen würden. Des Weiteren hatte es der Ministerrat für richtiger gehalten, den Beginn dieser zwischenstaatlichen technischen Verhandlungen öffentlich bekannt zu machen.¹ Hinter dieser Entscheidung hatte möglicherweise die Überlegung gestanden, dass die Aufnahme dieser Gespräche von der öffentlichen Meinung als klares Bekenntnis der Landesregierung zum Hochrheinschifffahrtsprojekt aufgefasst würde. Da jedoch erst kurz zuvor der Schweizerischen Bundesrat seinen Bericht an die Bundesversammlung über die Frage der Schiffbarmachung des Hochrheins veröffentlicht hatte und dieser in seinem Gesamturteil äußerst zurückhaltend ausgefallen war und zudem noch weitere Gutachten – etwa dasjenige des Freiburger Professors Alfons Schmitt im Auftrag des Rheinschifffahrtsverbandes Konstanz – in Vorbereitung waren, war eine definitive Festlegung der Landesregierung zu Gunsten des Projekts ausgeschlossen. Sicherlich hatte man die nicht explizit befürwortende Stellungnahme des Schweizerischen Bundesrats in seinem Bericht auch in Stuttgart registriert. Den hauptsächlichen Widerstand gegen das Schifffahrtsprojekt hatte die Landesregierung jedoch nicht von Seiten der politischen Gremien in Bern wahrgenommen. Die Stimmung in Stände- und Nationalrat in dieser Angelegenheit schien sogar grundsätzlich positiver zu sein, als man dies in Stuttgart zunächst erwartet hatte. Als die massivsten Gegner des Projekts hatte die Landesregierung den Kanton Schaffhausen, die Schweizerischen Bundesbahnen und die ihr nahestehenden Kreise identifiziert.²

Die Projektierungsarbeiten fanden im Zeitraum von Herbst 1957 bis Januar 1963 statt, da eine weitgehende Neubearbeitung des gesamten bisherigen Projektentwurfs notwendig geworden war. Als Ergebnis konnte das sog. „Projekt 1961“, ein auf die oben erwähnten Fragen Bezug nehmender allgemeiner Gesamtbericht

¹ Die Schiffbarmachung des Hochrheins (Projekt 1961), S. 5. Vgl.: HStAS: EA 1/105 Sitzungsberichte des Ministerrats, Bd. 6, 18. Sitzung, 27. Mai 1957, S. 257.

² Vgl.: Ebd., S. 257.

mit den dazugehörigen Projektmappen (Planauszügen und Fotografien) für die 14 Stufen, vorgelegt werden.¹

Da man zum damaligen Zeitpunkt noch von einem durchgängigen Ausbau des Rheins bis zum Bodensee ausging, mussten die Projektierungen für sämtliche 14 Staustufen zwischen Basel und Konstanz vorgenommen werden. Die Planungen erfolgten grundsätzlich für einen zweischleusigen Ausbau, gleichgültig, ob die zweite Schleuse gleich von Anfang an mitgebaut oder erst zu einem späteren Zeitpunkt eingefügt würde. Demgemäß enthielt der Planentwurf insgesamt sowie für jede einzelne Stufe eine Kostenaufstellung für den einschleusigen Ausbau, den nachträglichen Einbau einer zweiten Schleuse sowie den zweischleusigen Ausbau. Die dabei zugrunde gelegten Ausbaunormen bezogen sich auf die 1954 von den Europäischen Verkehrsministern festgelegten Schiffstypen. Nach dieser neuerlichen Klassifizierung kam für die Hochrheinwasserstraße der Schiffstyp IV (Rhein-Herne-Kanal-Kahn) mit einer Tragfähigkeit von 1.350 Tonnen und den Abmessungen 80 m (Länge), 9,5 m (Breite) und 2,5 m (Tiefgang) in Betracht. Allerdings sollten auch Schiffe von 2.000 Tonnen Tragvolumen, 95 m Länge, 11,5 m Breite und einem Tiefgang von 2,7 m auf dem Hochrhein verkehren können.² Das schon in der Zwischenkriegszeit diskutierte Problem der Größe der Schleusenammern konnte somit in der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre gelöst werden. Es war schließlich die Kostenfrage, die den Ausschlag gab, sich für den Bau großer Schifffahrtsschleusen zu entscheiden. Das Umladen von Gütern von den unterhalb Basel verkehrenden großen Rheinschiffen (Oberrheinschifffahrt) auf kleinere Schiffseinheiten zum Transport in Richtung Bodensee (Hochrheinschifffahrt) hätte einen nicht vertretbaren Zeit- und Arbeitsmehraufwand und damit höhere Kosten bedeutet. Schon allein das Vorhaben, zuerst Schleusen kleinerer Abmessung zu bauen und diese dann in einer späteren Phase zu vergrößern, war aus Kostengründen abzulehnen. So legte man für die künftigen Planungen die Größe mit 165 m Länge und 12 m Breite neu fest. Noch in den frühen fünfziger Jahren, also vor der Revision der Schiffstypenklassifizierung war man bei einem großen Ausbau von 130 oder 135 m Länge und 12 m Breite und beim kleinen Ausbau von 90 m und 12 m ausgegangen. 1943 hatte man als Schleusenlängen sogar 125 m (groß) bzw. 75 m (klein) vorgesehen.³ Diese

¹ Die Schiffbarmachung des Hochrheins (Projekt 1961), S. 5/6.

² Ebd., S. 15/16.

³ Stang, S. 402. Frey, Hochrhein und Bodensee, S. 108.

unterschiedlichen Proportionen verdeutlichen die zwischenzeitlich eingetretenen technischen Veränderungen sowohl im Anlagenbau (Schleusen), als auch im Schiffsbau (Schiffsgrößen) selbst. Weil man aber diesem ständigen Wandel in der Binnenschifffahrt ausgesetzt war, und auch die Preise sich im Zeitverlauf wegen der allgemeinen Teuerung sowie aufgrund tariflicher Entwicklungen permanent änderten, musste der generelle Projektentwurf von Zeit zu Zeit in technischer wie in finanzieller Hinsicht neu überarbeitet werden. Dies galt nunmehr auch für das Ausbauprogramm des Eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft aus den frühen vierziger Jahren.¹ Am Ende dieses Überarbeitungsprozesses stand nunmehr das „Projekt 1961“. Dem Vorhaben entsprechend, den Rhein bis zum Bodensee auszubauen, wurden 14 Staustufen vorgesehen. Bei 12 Stufen war gleichzeitig die Ausnutzung der Wasserkraft für die Energiegewinnung geplant. Acht Kraftwerke waren zu Beginn der sechziger Jahre bereits im Betrieb. Es handelte sich dabei um die Werke Birsfelden, Augst-Wyhlen, Ryburg-Schwörstadt, Laufenburg, Albruck-Dogern, Reckingen, Eglisau und Rheinau. Das Kraftwerk in Säkingen befand sich 1961 bereits im Bau, die Konzession für die Kraftanlagen in Koblenz waren beiderseits erteilt worden. Mit dem Bau des letztgenannten Werkes sollte spätestens im Januar 1964 begonnen werden. Seit 1960 fanden schließlich auch Bauarbeiten für das Kraftwerk in Schaffhausen statt. Einzig für die Stufe Rheinfelden waren die Verleihungsverhandlungen sowohl in Deutschland als auch in der Schweiz noch im Gange.²

Schon in dem 1942 vom Eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft veröffentlichten Projekt war für die Stufe Rheinfelden kein konkreter Planentwurf erstellt worden, da die dort vorgefundenen geologischen Verhältnisse eine genauere Planung unmöglich machten. Untersuchungen des felsigen Untergrundes waren durch das Eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft, die Badische Wasser- und Straßenbaudirektion sowie durch das Kraftwerk Rheinfelden selbst durchgeführt worden. Durch Auswaschungen der in den Gesteinsschichten vorhandenen Salzlagerstätten im Rheinstrom sowie durch den Salzabbau auf beiden Seiten des Flusses waren im Laufe der Zeit beachtliche Senkungsfelder entstanden, die den Bau einer neuen Kraft- und Schifffahrtsanlage erheblich erschwerten. Mittels 22 durchgeführter Bohrungen (Rotationskernbohrungen) im

¹ Die Schiffbarmachung des Hochrheins (Projekt 1961), S. 5.

² Vgl.: Ebd., S. 15/16.

Zeitraum vom 1940 bis 1944 in Tiefen zwischen 109 und 172 m konnte jedoch eine salzfreie Zone von 500 m Breite lokalisiert werden. In diesem senkungsfreien Bereich, etwa 700 m oberhalb des heutigen Kraftwerks, sollten das Maschinenhaus und die Schleuse angelegt werden. Von dem Berner Ingenieur Kaech waren hierzu zwei Varianten entworfen worden. Die erste sah eine konzentrierte Anlage mit einem linksufrigen Kraftwerk (Maschinenhaus) und einer rechtsufrig gelegenen Schleuse vor. Der zweite Vorschlag ging – wie das bisherige Kraftwerk auch – von einer Kanalanlage mit rechtsufrigem Kraftwerk und kurzem Oberwasserkanal sowie einer linksufrig verlaufenden Schifffahrtsanlage aus. Beide Varianten waren in Modellversuchen durch die Versuchsanstalt für Wasserbau und Erdbau an der Eidgenössischen Technischen Hochschule (ETH) Zürich geprüft worden. Aus Kostengründen hatte Kaech selbst für die erste Variante plädiert.¹ Ende März 1958 war bei den zuständigen deutschen und schweizerischen Behörden ein Konzessionsgesuch für ein Kraftwerk mit rechtsufrig angelegter Schleuse eingereicht worden. Jedoch gestalteten sich vor allem die rechtlichen Fragen dieser Ausbaustufe sehr schwierig. Zum einen war nach dem deutschen Wassernutzungsrecht die Erstkonzession für das alte Kraftwerk auf unbestimmte Zeit und für unbestimmte Wassermengen erteilt worden. Dieses ältere Konzessionsrecht musste schließlich bei der Erteilung der neuen Konzession mitberücksichtigt werden. Gleichzeitig stellte sich die Frage, wem das Wassernutzungsrecht letztlich verliehen werden sollte, da gemäß Art. 2 a des Konzessionsvertrages für das Kraftwerk Niederschwörstadt (Ryburg-Schwörstadt) der Ausbau des Rheins zwischen dem Niederschwörstadter Kraftwerk und der unterhalb gelegenen Rheinfelder Rheinbrücke der Betreibergesellschaft für Ryburg-Schwörstadt zugestanden worden war. Das in Rheinfelden geplante Kraftwerk sollte nun aber genau in diesem Abschnitt errichtet werden. Und schließlich bestand weiterhin Unklarheit, ob in Rheinfelden mit dem Kraftwerk gleichzeitig auch die Schleuse gebaut werden sollte.² Die rechtlichen und energiewirtschaftlichen Fragen schienen aus Sicht des Leiters des Eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft, Max Oesterhaus, derart komplex zu sein, dass die Konzessionserteilung noch einige Zeit benötigte. Den effektiven Baubeginn für die Schifffahrtsanlage in Rheinfelden prognostizierte Oesterhaus auf das Jahr 1966. Bei Nichtvorliegen eines entsprechenden Baubeschlusses hätte

¹ Vgl.: Beiträge und Vorschläge ..., S. 110/111.

² Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee: Jahresbericht pro 1958. In: Strom und See, 54 Jg.(1959), Nr. 3, (S. 70–76), S. 71.

nach seiner Auffassung, ähnlich wie seinerzeit bei der Birsfelder Schleuse, eventuell ohne einen zwischenstaatlichen Vertrag mit dem Bau begonnen werden müssen.¹

Das „Projekt 1961“ nahm sich des Vorschlags des Ingenieurs Kaech an und ging von rechtsufrig, unmittelbar an das Stauwehr anschließenden Schleusenanlagen, etwa an der Stelle des heutigen Wehrkanals, aus. Dem Entwurf zufolge handelte es sich im Gegensatz zur alten Kraftanlage nicht mehr um ein Kanalkraftwerk. Für den einschleusigen Ausbau wurden 21.900.000 DM veranschlagt. Hinzugekommen wären bei einem nachmaligen Einbau einer zweiten Schleuse 7.500.000 DM. Bei gleichzeitiger Erstellung zweier Schleusen betrugen die Ausbaukosten 28.600.000 DM. Neben den Schwierigkeiten, die der senkungsanfällige Untergrund dem Bauunternehmen bereitete, stellte allerdings auch die aus der Zeit um 1900 stammende Straßenbrücke zwischen der mittelalterlichen Altstadt Rheinfelden (Schweiz) und der jungen Industriestadt Rheinfelden (Baden) – eine aus Beton gefertigte Bogenbrücke – ein gewisses Hindernis dar. Hinsichtlich Höhe und Breite war der zwischen dem „Burgkastell-Inseli“ und der badischen Seite gelegene Brückenteil für die durchfahrenden Schiffe zu gering bemessen. So wäre im Falle der Schiffbarmachung der Bau einer neuen pfeilerlosen Brücke erforderlich geworden. Den veränderten Erfordernissen des immer größer werdenden Straßenverkehrs entsprechend war sogar eine generelle Verlegung der Brücke ins Auge gefasst worden.²

Ebenso wie die Stufe Rheinfelden, hatten in der Vergangenheit auch die Planungen für die Staustufe Rheinau und die Umgehung des Rheinfalls bei Schaffhausen – hauptsächlich aus Gründen des Landschaftsschutzes – Probleme aufgeworfen. Die Rheinschleife bei Rheinau war bereits durch einen Unterwasserstollen des 1956 in Betrieb genommenen Kraftwerks durchstoßen worden. Auch für die Schifffahrt war eine Führung durch einen etwa 625 m langen Tunnel geplant. Die Schifffahrtsanlagen sollten von der historisch und landschaftlich bedeutsamen Klosteranlage Rheinau aus nicht sichtbar sein. Für den einschleusigen Ausbau berechnete man 42.600.000 CHF, sowie zusätzlich 8.500.000 CHF bei nachträglicher Einfügung einer zweiten Schleuse. Der Bau

¹ Oesterhaus, Der Stand der Frage ..., S. 27/28.

² Vgl.: Die Schiffbarmachung des Hochrheins (Projekt 1961), S. 51/52.

zweier Schleusen von vornherein hätte sich auf 49.500.000 CHF belaufen.¹ Für die Umgehung des Rheinfalls von Schaffhausen waren drei Varianten miteinander verglichen worden. Dabei handelte es sich um das sogenannte „Dreistufenprojekt“, die „kleine Kohlfirstvariante“ (von 1958) und die „große Kohlfirstvariante“ (von 1941). Da die erstgenannte Variante aufgrund kurzer Tunnelbauten und auch unter dem Gesichtspunkt der Schifffahrtstechnik am günstigsten erschien, hatte sie gegenüber den beiden anderen sehr aufwendigen Tunnelprojekten den Vorzug erhalten. Danach sollte der gewaltige Wasserfall südlich von Schloss Laufen mit Hilfe eines 552 m langen Schifffahrtstunnels umfahren werden. Auf ein gekrümmtes Tunnel konnte hierbei verzichtet werden, da der Unterwasserbereich bei Dachsen genügend Raum für die Einschwenkmanöver der Schiffe bot. Zudem wurde der bisherige Gedanke, das Gefälle mittels einer Schleusentreppe zu überwinden, aufgegeben. Statt dessen sollte der Höhenunterschied durch eine einzige Schleuse bewältigt werden. Daher lagen die Erstellungskosten auch wesentlich niedriger und auch die Betriebsverhältnisse waren besser als in den beiden anderen Fällen. Die für die Schleusungsvorgänge erforderliche Wasserentnahme sollte bei dieser Variante das Wesen des Rheinfalls nicht beeinträchtigen. Der Rheinfall blieb in seinem Erscheinungsbild also mehr oder weniger ungeschmälert erhalten. Auch die Schleusen waren vom Rheinfallbecken aus nicht, das Regulierwerk kaum, sichtbar. Beim Bau einer Schleuse wären 49.800.000 CHF, für eine nachträgliche zweite Schleuse 16.000.000 CHF und bei zweischleusiger Lösung 64.000.000 CHF aufzuwenden gewesen.²

Wie die vorgenannten Beispiele zeigen, wäre eine Errichtung von zwei Schleusen je Stufe von vornherein wesentlich günstiger gewesen als der Bau zunächst nur einer Schleuse und der nachträglichen Ergänzung um eine weitere. Was im Einzelnen für die jeweiligen Staustufen galt, traf in der Summe auch für das Projekt im Gesamten zu, wie die im Anhang befindliche Kostenaufstellung beweist. Die Projektierungen waren sehr gründlich ausgearbeitet worden. Unter anderem hatte man an der Technischen Hochschule Karlsruhe und an der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich Modellstudien zur Gestaltung

¹ Ebd., S. 16, 77, 80.

² Ebd., S. 16, 81–86. Ebd., Anhang Tafel 18 „Rheinstrecke Rheinau-Schaffhausen, Projektvarianten“ sowie: „Situationsplan Stufe Rheinfall“. Vgl. auch: Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee: Jahresbericht pro 1958. In: Strom und See, 54 Jg.(1959), Nr. 3, (S. 70–76), S. 71/72.

der Schleusen und der Schiffsdurchfahrten an besonders schwierigen Brückenstellen (Rheinfelden, Laufenburg und Schaffhausen) durchgeführt. Die Kostenanschläge, die auf der Preisbasis des 01. Januar 1960 berechnet worden waren, wurden daher als äußerst zuverlässig aufgefasst. Abgesehen von der allgemeinen Teuerung hielt man unvorhergesehene Kosten aufgrund technischer Veränderungen eher für unwahrscheinlich. Die ermittelten Kosten beinhalteten neben dem Aufwand für die Bauten auch die mit dem Projekt im Zusammenhang stehenden Brückenadaptierungen, Verkehrseinrichtungen, Signalisierungen und Beleuchtungen, aber auch Maßnahmen in Hinblick auf die Neugestaltung der Uferlandschaft.¹

Überhaupt gilt es zu bemerken, dass das „Projekt 1961“ neben den technischen und kostenrechnerischen Überlegungen außerdem noch Stellung zum Verhältnis der Hochrheinschifffahrt zu den Belangen des Gewässerschutzes und der Fischerei, des Natur- und Heimatschutzes sowie der Landes- und Regionalplanung nahm. Die Schleusentore sollten ohne hohe Aufbauten auskommen und die Umgebung der Schifffahrtsanlagen sollte in geeigneter Weise bepflanzt werden. Auf den zwischen den Staustufen befindlichen Streckenabschnitten sollten zumindest keine schwerwiegend ins Gewicht fallenden Veränderungen vorgenommen werden. Nur vereinzelt sollten zur Sicherung der erforderlichen Fahrtiefe Ausbaggerungen erfolgen. Die Deutsch-Schweizerische Technische Kommission war im Rahmen ihrer Untersuchungen unter anderem zu dem Ergebnis gelangt, dass von den insgesamt 20 Brücken zwischen Basel und Konstanz lediglich 7 unverändert bleiben konnten. Es handelte sich hierbei um die Straßenbrücken von Koblenz und Eglisau, sowie um die Eisenbahnbrücken von Koblenz, Eglisau, Laufen, Schaffhausen und Hemishofen. Die historisch bedeutsame längste überdachte Holzbrücke Europas in Säkingen blieb hingegen im Falle der Schiffbarmachung nicht von Änderungen verschont. Hier sollte der erste linksufrige Brückenpfeiler entfernt und damit ein etwa 50 m breiter Korridor geschaffen werden.² Dass derartige Maßnahmen bei Landschafts- und Heimatschutz auf vehementen Widerstand stoßen müssten, war mehr als

¹ Vgl.: Die Schiffbarmachung des Hochrheins (Projekt 1961), S. 11/12, 16/17.

² Oesterhaus, Das Projekt für die Schiffbarmachung ..., S. 11. Die Schiffbarmachung des Hochrheins (Projekt 1961), S. 16, 57.

verständlich. Kritisch wurde vor allem die vom „Projekt 1961“ ins Auge gefasste Umgehung des Rheinfalls bei Schaffhausen mittels Tunnel und Kanal gesehen.¹

Der Gewässerschutz stellte aus Sicht des Projektentwurfs auch ohne Hochrheinschifffahrt bereits ein Problem der Hochrheinregion dar. Häusliche und industriell-gewerbliche Abwässer wurden zum Teil ungeklärt in den Rhein geleitet. Der eventuelle Anteil der Schifffahrt an der Gesamtverschmutzung wurde als eher gering eingeschätzt. Verunreinigungen durch Fahrzeuge und Umschlagsstellen konnten, so glaubte man, durch technische Maßnahmen verhindert werden. Auch den Risikofaktor „Mensch“ dachte man durch Aufklärung, Erziehung und Ausbildung in den Griff bekommen zu können. Behördliche Vorschriften und Kontrollen durch die Wasserschutzpolizei sollten zudem den organisatorischen Rahmen für die Schifffahrt abstecken. Ohnehin hatte die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt Jahre zuvor beschlossen, dass Ölrückstände, flüssige Brennstoffe und ölhaltige Abwässer regelmäßig in dafür eigens aufgestellten Sammelbehältnissen entsorgt werden müssen. Quittungen sollten hierüber als Nachweis dienen. Zudem dürften Schiffe an der Außenwand nicht mit Öl angestrichen werden. Allerdings galten diese Regelungen lediglich für den Rhein unterhalb von Basel. Eine Ausdehnung dieser Vorschriften auf den Hochrhein war aus Sicht der Projektplaner nur wünschenswert.²

Die Fischerei sollte nicht beeinträchtigt werden, da der Fischbestand als solcher durch die Baumaßnahmen nicht oder kaum in Mitleidenschaft gezogen würde. Die Uferbereiche würden zudem in ihrem natürlichen Charakter erhalten oder nach erfolgter Bautätigkeit als solche wieder hergestellt. Man vertrat sogar die Meinung, die Schleusen begünstigten insbesondere die Wanderfische, da diese – ihrem natürlichen Drang entsprechend – wieder flussaufwärts schwimmen und ihre angestammten Laichplätze erreichen könnten. Um später biologischen Uferschutz betreiben zu können, waren sogar schon Versuchspflanzungen durchgeführt worden. Dessen ungeachtet hielt man mit den bereits errichteten Kraftwerken die Hochrheinlandschaft als gegeben und als solche sollte sie sich nicht oder nur unwesentlich verändern. Über die im Zuge einer fortschreitenden

¹ Die Schiffbarmachung des Hochrheins (Projekt 1961), S. 81.

² Vgl.: Ebd., S. 31.

Industrialisierung in den Uferzonen zu erwartenden Auswirkungen auf Natur und Landschaft hatte das „Projekt 1961“ allerdings nicht Bezug genommen.¹

Abschließend sei bemerkt: Der Projektbeschrieb von 1961 war die technische Fortschreibung des 1941 von schweizerischer Seite fertiggestellten Projekts. Er bot nach technischem und wirtschaftlichem Ermessen die bislang ökonomischsten Lösungen für die jeweiligen Staustufen. Die zwischenzeitlich immer wichtiger gewordenen Fragen des Natur-, Landschafts-, Heimat- und Gewässerschutzes waren im Gegensatz zu früheren Projektentwürfen erstmals thematisiert worden. Damit hatten die Behörden in Deutschland und in der Schweiz sicherlich die Zeichen der Zeit erkannt. Ungeachtet der Tatsache, dass es sich bei dem Beschrieb lediglich um ein technisches Projekt handelte, hatte er zu den oben genannten Fragen Stellung bezogen und das Projekt in einem zweifellos positiven Licht erscheinen lassen. Dennoch war er kein explizites Gutachten, fehlten ihm doch die hierzu erforderlichen tiefergehenden volks- und betriebswirtschaftlichen Berechnungen. Sicherlich war der Entwurf mehr als nur ein auf moderne technologische Verhältnisse angeglichenes Projekt. Das Regierungspräsidium in Freiburg im Breisgau als Interessenvertreter der Region Südbaden konnte mit dem Programmentwurf „sein“ Projekt, von dem man sich für die Wirtschaft von Basel bis zum Bodensee so viel erhofft hatte, präsentieren. Die positive Grundtendenz des Beschriebs, die jedem außenstehenden Leser zunehmend auffallen müsste, kam gewiss nicht von ungefähr. Im weiteren Verlauf der vorliegenden Arbeit soll auf die spezielle Haltung Südbadens in der Hochrheinschifffahrtsfrage konkreter eingegangen werden.

¹ Ebd., S. 31/32.

10 Zur speziellen Sichtweise Südbadens und der Ostschweiz in der Hochrheinschifffahrtsfrage

10.1 Die Hochrheinschifffahrt aus südbadischer Sicht

Die Schiffbarmachung des Hochrheins war ein Projekt, von dem man sich hauptsächlich in Südbaden wesentliche wirtschaftliche Impulse versprochen hatte. Deshalb soll nachfolgend im Speziellen auf den Standpunkt der südbadischen Befürworterkreise eingegangen werden.

In Südbaden war die Auffassung vertreten worden, dass das badische Land insgesamt infolge beider Weltkriege seine vor 1914 begonnene wirtschaftliche Entwicklung durch die auferlegten Lasten von Seiten der Siegermächte, insbesondere Frankreichs, nicht hatte weiterführen können. Zu diesen Entwicklungsmöglichkeiten hatte schließlich auch die Ausdehnung der Rheinschiffahrt zunächst bis Basel und dann weiter bis zum Bodensee gehört. Wie an anderer Stelle erläutert, hatten insbesondere die Bestimmungen des Versailler Vertrages die in die Oberrheinschiffahrt gesetzten Hoffnungen Badens erheblich gedämpft. Nach dem Zweiten Weltkrieg machte die Verwirklichung des Rheinseitenkanals durch Frankreich die Vorstellungen vom Rhein als ertragreicher Wasserstraße und Energielieferant für Baden vollends zunichte. Hinzu kamen Demontagen und Blockaden sowie die Ausbeutung reicher Wälder durch die französische Besatzungsmacht.¹ Württemberg hingegen, so wurde weiter argumentiert, war nicht in dem Maße durch den Kriegsschuldendienst belastet worden und konnte somit quasi *hinter dem Schutzwall des badischen Landes* ungehindert seine Wirtschaft weiter entwickeln. Als effektiver Gewinner war Württemberg somit zwangsläufig zu einem *blühenden Wirtschaftsland* geworden. In Baden sah man den Bund im Allgemeinen und Württemberg im Besonderen hinsichtlich der Unterstützung des ungleich stärker belasteten Landes Baden in der Pflicht. Forderungen nach einer entsprechenden geldmäßigen Gegenleistung wurde laut. Diese Entschädigung konnte allerdings auch, so die Vorstellung in Südbaden, darin bestehen, dass man nunmehr dem Hochrheinschifffahrtsprojekt mit Wohlwollen begegnete. Somit könnte die durch die Wirren des Krieges und

¹ Vgl.: Hrh: 345 Gedanken und Anregungen ..., S. 3.

der Besatzungszeit wesentlich benachteiligte, in Rückstand geratene Wirtschaft Badens nachhaltig unterstützt werden. Denn den ohnehin unter der ungünstigen Revierferne leidenden Betrieben würden so Frachtenvorteile geboten, was die Existenz der bereits bestehenden Unternehmen sicherte und zugleich die Ansiedlung neuer Industriebetriebe ermöglichte.¹

Nachdem 1952 infolge einer nicht unumstrittenen Abstimmung der Südweststaat Baden-Württemberg gegründet worden war, war damit auch für den Gedanken der Hochrheinschifffahrt aus südbadischer Sicht eine grundlegend neue Situation entstanden, „(...) weil der stärkere schwäbische Landesteil nunmehr über eine ehemals rein badische Nationalfrage bestimmend entscheidet.“² Im Gegensatz zur Binnenschifffahrt in Württemberg und Bayern hatte Baden 1921 im Neckar-Donau Staatsvertrag den Rhein oberhalb von Basel in seiner eigenen Zuständigkeit behalten. Gemeinsam mit der Schweiz sollte dieser Flussabschnitt unter Verwendung der Wassernutzungsentgelte der Kraftwerke schiffbar gemacht werden. Dem Reich sollten im Fall eines konkreten Ausbaus am Hochrhein keine Kosten entstehen. Auch das neu gegründete Bundesland Baden-Württemberg – als Rechtsnachfolger des alten Badischen Staates – war an diese Regelungen weiterhin gebunden. Während Bayern und Württemberg wegen ihrer kleinen auszubauenden Flüsse eine Überdeckung der Leistungen ihrer Wasserstraßen durch die Ausbaukosten befürchteten und die dortigen Schifffahrtsprojekte von den Ländern oder den Kraftwerkbetreiberesellschaften alleine nicht durchgeführt werden konnten, kam für sie nur die finanzielle Beteiligung des Reichs unter gleichzeitiger Abtretung aller diesbezüglichen Zuständigkeit in Frage. Bereits 1921 gegründete Finanzierungsgesellschaften hatten die Aufträge zur Erstellung der betreffenden Schifffahrts- und Kraftanlagen sowie die Konzessionen zur Kraftnutzung erhalten.³

Da derartige Verhältnisse für den Hochrhein von der früheren Badischen Regierung nicht erwartet wurden und das Projekt als eine nationale Aufgabe des badischen Landes (nunmehr Baden-Württembergs) verstanden worden war, war man in Südbaden sogar der Meinung, auf die Errichtung einer Finanzierungsgesellschaft verzichten zu können. Wie in dem Vertragswerk mit dem Reich 1921

¹ Vgl.: Ebd., S. 3/5.

² Zit. nach: Hochrheinausbau, o.O. 1964, S. 1.

³ Ebd., S. 1/2.

geregelt, sollte der Ausbau allein aus den für die Hochrheinschifffahrt zweckgebundenen Wassernutzungsentgelten bestritten werden. Baden war im Deutsch-Schweizerischen Vertrag von 1929 vom Reich ermächtigt worden, mit der Schweiz direkte Verhandlungen über den Ausbau zu führen und den Ausführungsvertrag abzuschließen. Das Land Baden-Württemberg als Rechtsnachfolger musste deshalb auch die Bestimmungen des Grundgesetzes, in denen die Außenbeziehungen geregelt sind, berücksichtigen. Demnach benötigte man für einen endgültigen Vertragsabschluss mit der Schweiz die Zustimmung des Bundes, da gemäß GG Art. 32 (1) die Pflege der Beziehungen zu anderen Staaten – und hierzu wurde auch der Abschluss zwischenstaatlicher Verträge gezählt – allein dem Bund zustand. Bei Verträgen mit dem Ausland, die in der Zuständigkeit der Ländergesetzgebung lagen, musste ebenso die Zustimmung des Bundes erfolgen (GG Art. 32 (3)). In gleicher Weise hatte aber auch der Bund bei Verträgen, welche die Verhältnisse eines Bundeslandes berührten, die Interessen desselben zu berücksichtigen. Das betreffende Bundesland wäre also vor einem Beschluss zunächst anzuhören. Ergänzt wurden die Regelungen des Art. 32 durch GG Art. 59 (2). Demzufolge bedurften Verträge, durch welche der Bund bindende Verpflichtungen einginge (u.a. internationale Verträge), logischerweise auch der Zustimmung des Bundes. Weder Baden-Württemberg, noch der Bund konnten also jeweils für sich alleine einen Ausführungsvertrag mit der Schweiz schließen und das Projekt in Gang bringen.¹

Der durch den Vertrag von 1929 auferlegten Verantwortung konnte sich die Landesregierung nicht entziehen, da sie damit entgegen Treu und Glauben gegenüber dem Reich gehandelt hätte, es sei denn, sie konnte dem Reich gegenüber, bzw. gegenüber der Bundesregierung nachweisen, dass sie nicht in der Lage wäre, den finanziellen Anteil der deutschen Seite an dem Projekt aus eigenen Mitteln zu bestreiten. Damit wäre die hauptsächliche Geschäftsgrundlage der Verträge von 1921 und 1929 letztlich nicht mehr gegeben. Das Reich müsste sich in dem Falle, ähnlich wie in Bayern und Württemberg geschehen, selbst finanziell beteiligen. Damit würde jedoch der Hochrhein aus der Kompetenz des Landes Baden-Württemberg gelöst und der Verwaltung und Gesetzgebung des Bundes unterstellt. Dies konnte niemals im Interesse derjenigen sein, die den

¹ Vgl.: Hochrheinausbau, o.O. 1964, S. 3/4. Vgl.: Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland, S. 34/35, 46.

Hochrheinausbau noch immer als ein urbadisches Nationalprojekt empfanden. Der Landesregierung wurde von den südbadischen Befürworterkreisen in dieser Frage unterstellt, sie versuchte gegenüber der Bundesregierung geradezu den Nachweis zu liefern, dass sie nicht zur alleinigen Tragung der Ausbaukosten in der Lage sei. Die dem Land aufgebene Verpflichtung zum Hochrheinausbau sollte also auf den Bund abgeschoben werden.¹

Bereits in der Regierungserklärung zum ersten Generalverkehrsplan 1955 im Landtag war die Behauptung geäußert worden, die Wassernutzungsentgelte reichten für die Finanzierung nicht aus. Zudem wurde argumentiert, der Hochrhein sei nach seiner Aufnahme in die Liste der Wasserstraßenprojekte von europäischer Bedeutung durch die Konferenz der westeuropäischen Verkehrsminister international bedeutsam und daher in der Kompetenz des Bundes besser aufgehoben. In Beantwortung einer Anfrage im Landtag war auch in der Sitzung vom 13. März 1957 der Mangel an Mitteln angemahnt und die finanzielle wie administrative Unterstützung des Bundes für nötig erachtet worden. Ministerpräsident Gebhard Müller (CDU) hatte schließlich in einem Schreiben an Bundeskanzler Adenauer (CDU) vom 17. November 1958 den begründeten Wunsch der Landesregierung sowie des Landtags vorgebracht, der Bund solle den Hochrhein als Bundeswasserstraße übernehmen. Das Land Baden-Württemberg wäre in diesem Falle bereit, über die Wassernutzungsentgelte hinaus einen finanziellen Beitrag zur Deckung der überstehenden Kosten im Falle der Realisierung des Projekts zu übernehmen. Auch diesbezüglich wurde der Landesregierung seitens der südbadischen Schifffahrtsbefürworter vorgeworfen, sie habe lediglich in ihrem eigenen Interesse gehandelt, nicht jedoch im Auftrag des Landtags. Dies wäre aber ohnehin nicht möglich gewesen, da der Landtag aus ihrer Sicht zu keiner Zeit von der Landesregierung ausreichend über die wahre Kosten- und Finanzierungslage des Hochrheinausbaus informiert worden war.²

Das von der Landesregierung in ihrer Denkschrift von 1961 über die Frage der Schiffbarmachung des Hochrheins veröffentlichte Zahlenmaterial wurde von den südbadischen Befürwortern hinsichtlich seiner Richtigkeit in Zweifel gezogen. Der Finanzierungsplan für den Ausbau – dieser bezog sich lediglich auf die

¹ Hochrheinausbau, o.O. 1964, S. 4.

² Ebd., S. 4/5.

Teilstrecke von Basel bis Waldshut – sei nach ihrer Ansicht *laienhaft* und *primitiv* erstellt worden und präsentierte deshalb falsche Wertangaben. Somit musste die Regierung zwangsläufig auch zu der unrichtigen Feststellung gelangen, dass die Wassernutzungsentgelte kaum mehr als die Hälfte des deutschen Kostenanteils decken könnten. In dieser Feststellung der Denkschrift sah man in Südbaden die grösste Verfälschung in finanzieller Hinsicht.¹ Bei ihren eigenen Berechnungen gingen die Kritiker nach wie vor von einem Ausbau in zwei oder drei Etappen aus. Nach Auffassung der Befürworter bestand vor allem an der ersten Etappe (von Basel bis Waldshut) sowohl in Deutschland als auch in der Schweiz das größte und dringendste Interesse. Da in diesem Abschnitt lediglich fünf Schleusen gebaut und nur zwei Brücken angepasst werden mussten, konnten hier die Kosten mit 100 Mio. DM angenommen werden. Bei einem gedachten Verteilungsmodus zwischen Deutschland, der Schweiz und Österreich im Verhältnis 55 : 35 : 10 ergaben sich als Kostenanteile für Deutschland 55 Mio. DM (3,65 Mio. DM p.a.), für die Schweiz 35 Mio. DM (2,35 Mio. DM p.a.) und für Österreich 10 Mio. DM (0,65 Mio. DM p.a.). Der deutsche Kostenanteil müsste, so die Befürworter, durch die bereits aufgelaufenen und weiterhin zufließenden Wassernutzungsentgelte bestritten werden. Ein eventueller Restbetrag wäre seitens des Bundes und des Landes Baden-Württemberg, quasi als Ausgleichsbetrag für die erwähnten Kriegslasten Badens, zu decken. Im Zweifel müsste das Land finanziell sogar in Vorleistung treten, wenn der Bund vorübergehend nicht in der Lage wäre, seiner Verpflichtung nachzukommen. Wesentlich größere Sympathie genoss in Südbaden aber eher der Gedanke, den Hochrhein erst gar nicht aus der Landeskompetenz in die Hand des Bundes zu geben. In diesem Falle hätte allerdings das Land Baden-Württemberg alleine alle eventuellen Restkosten übernehmen müssen.²

Trotz dieser massiven Forderungen, die die südbadischen Befürworter erhoben, mussten sie sich dennoch eingestehen, dass die augenblicklichen wirtschaftlichen Voraussetzungen eine Realisierung des Projekts noch nicht geboten erscheinen ließen. Der dringendste Abschnitt (bis Waldshut) sollte frühestens ab Mitte der sechziger Jahre begonnen und in einer Zeitspanne von 10 bis 15 Jahren ausgebaut werden. Weitergehende Baumaßnahmen (geschätzte Bauzeit: 20 Jahre) würden im

¹ Vgl.: Ebd., S. 5.

² Vgl.: Hrh: 345 Gedanken und Anregungen ..., S. 8/9, 12.

Anschluss daran voraussichtlich von 1980 bis 2000 ausgeführt.¹ In einem weiteren kritischen Kommentar zur Denkschrift der Landesregierung war von einer Bauzeit von sieben Jahren, etwa von 1966 bis 1973 ausgegangen worden, wobei sich der deutsche Kostenanteil bei einer Gesamtsumme von 106 Mio. DM für den ersten Bauabschnitt (bis Waldshut) auf 53 Mio. DM (50 Prozent) belaufen sollte. Im zweiten Abschnitt (Schleusenausbau in Augst, Koblenz und Reckingen von 1975 bis 1980) sollte der deutsche Anteil 21 Mio. DM (42 Mio. DM gesamt) betragen und für den dritten Abschnitt von Eglisau bis zum Bodensee (1985 bis 1995) 86 Mio. DM (172 Mio. DM gesamt).²

Da die im Zeitraum von 1953 bis 1973 aufgelaufenen Wassernutzungsentgelte der Kraftwerke in der Summe bei 76,6 Mio. DM lägen, der Ausbau bis Waldshut hingegen *nur* 53 Mio. DM kosten würde, konnte aus Sicht der Befürworter die Behauptung der Landesregierung, den Hochrheinausbau nicht aus den Entgelten finanzieren zu können, wohl kaum zutreffen. Daher schien es auch vollkommen unnötig, dem Bund die Übernahme des Hochrheins anzutragen. Der Landesregierung wurde von den südbadischen Befürwortern mangelnder Ausbauwille unterstellt. Gestiegene anderweitige Ausbaukosten, die Ausführung anderer dringenderer Projekte sowie die Kürzung des Etats machten eine finanzielle Beteiligung des Bundes am Hochrheinausbau ohnehin auf Jahre hinaus unmöglich. Deshalb war das Projekt auch nicht in das Bundeswasserstraßenbauprogramm aufgenommen worden. Somit wäre bei einer Bundesbeteiligung eine weitere Verzögerung des Projekts zu befürchten. Dies sollte aus südbadischer Sicht unter allen Umständen vermieden werden. Demgegenüber war man überzeugt, man könnte in zwischenstaatlichen Verhandlungen mit der Schweiz in zeitlicher wie in finanzieller Hinsicht größere Zugeständnisse des Nachbarlandes erwirken, als dies dem Bund möglich wäre. Auch in den wichtigen Fragen des Naturschutzes ließe sich der freundschaftlich-nachbarschaftliche Geist nutzen.³

Von der Landesregierung wurde deshalb gefordert, sofortige und direkte Verhandlungen mit der Schweiz aufzunehmen. Hierzu sollte jedoch zuvor die Genehmigung der Bundesregierung eingeholt werden, da, wie bereits erwähnt, ein Vertrag mit der Schweiz die äußeren Angelegenheiten Deutschlands betraf. Den

¹ Vgl.: Ebd., S. 5/9.

² Vgl.: Hochrheinausbau, o.O. 1964, S. 6.

³ Ebd., S. 8.

grundsätzlich positiven Bemerkungen des Bundesverkehrsministers zum Hochrheinschifffahrtsprojekt zufolge schien die Einholung einer Bundesgenehmigung prinzipiell kein Problem darzustellen. Vor Aufnahme der internationalen Verhandlungen müsse jedoch die Schweiz über das Einvernehmen zwischen dem Bund und dem Land Baden-Württemberg informiert werden. Weiter forderten die südbadischen Schifffahrtsbefürworter die Schaffung einer Hochrheinfinanzierungs AG, der die Wassernutzungsentgelte zufließen sollten. Der Landtag solle den Ausbau in einem besonderen Wasserstraßenbauprogramm festschreiben, in dem unter anderem die Finanzierung aufgrund der Wassernutzungsentgelte fixiert würde. Die Abteilung „Wasserstraßen“ beim Regierungspräsidium Südbaden müsse außerdem personell stärker besetzt werden. Insbesondere sollte ein, über die Hintergründe und Belange des Hochrheingebiets informierter erfahrener Fachmann die Stelle eines Hilfsreferenten beim zuständigen Ministerium in Stuttgart erhalten. Auch hier wurde in deutlicher Weise auf die Wahrung der badischen Interessen hingewiesen. Es wäre schließlich eine Frage des *Taktes*, wenn von Seiten des württembergischen Landespartners berücksichtigt würde, in dieser Angelegenheit einen Fachmann *vom Rhein* mit dieser Aufgabe zu betrauen und keinen Fachmann *vom Neckar*.¹

Mit einer Denkschrift, quasi einem „politischen Vermächtnis“, das der Landesregierung, den badischen Landtagsabgeordneten der Gegenwart wie der Vergangenheit, seinem Nachfolger im Amte als Regierungspräsident von Südbaden sowie den Regierungsräten der schweizerischen Hochrheinkantone gewidmet war, blickte der scheidende Regierungspräsident Hermann Person (CDU) 1980 auf die Hochrheinpolitik der vergangenen 30 Jahre zurück. Aus seinen Ausführungen geht der bisher vertretene badische Standpunkt in der Schifffahrtsfrage deutlich hervor. Person verwies zunächst auf den sog. „Karlsruher Vertrag“ von 1948, demzufolge (Artikel 11, Absatz 12) Baden die Ausführung des Oberrhein- und Hochrhinausbaus in Aussicht gestellt worden sei. Person selbst war von dem Hochrheinschifffahrtsprojekt mehr als überzeugt. Selbst zum Zeitpunkt seines Rückzugs aus der aktiven Politik, als die Verwirklichung kaum noch zur Debatte stand, rechnete er mit sehr positiven Auswirkungen der Wasserstraße für die gesamte Hochrheinregion. Deshalb habe

¹ Vgl.: Ebd., S. 9/10.

er sich in der Vergangenheit stets offen für das Projekt eingesetzt. Der Landtagsbeschluss vom 24. Oktober 1963 war aus seiner Sicht ein wichtiger Schritt hin zur Verwirklichung des Projekts. Person sah sich als zuständigen Regierungspräsidenten durch den Beschluss, dessen Wortlaut nach eigener Aussage aus seiner Feder stammte, in die Pflicht genommen. Mit dem von ihm im Jahre 1969 den Gemeinden und Landkreisen im Hochrheingebiet unterbreiteten Vorschlag einer auf 50 m landeinwärts geschützten Grünzone als „Sperrriegel“ im Uferbereich und der gleichzeitigen Anlage eines durchgängigen Regionalwanderweges seien aus seiner Sicht die hauptsächlichsten Forderungen des Landtagsbeschlusses für die Schiffbarmachung des Hochrheins erfüllt worden. War die Verwirklichung dieses Vorschlags zunächst noch an der Gebietsreform gescheitert, wurde er schließlich doch im Rahmen des Naturschutzgesetzes (Hochrheinufer als Naturschutzgebiet) in die Tat umgesetzt und im Regionalplan in entsprechender Weise aufgenommen.¹

Die Notwendigkeit der Hochrheinwasserstraße ergab sich für Person einerseits aus der zu erwartenden Überlastung der schon vorhandenen Verkehrsträger (Straße, Schiene) sowie der Basler Häfen spätestens bis zur Jahrtausendwende. Zum anderen aus den Kostenvorteilen für die im deutschen Hochrheingebiet gelegene Industrie. Als Beispiel nannte Person die Aluminiumhütte in Rheinfelden (Baden), die sich ursprünglich im Gefolge des Kraftwerkbaus 1895 bis 1898 wegen der günstigen Energieverfügbarkeit dort niedergelassen hatte. Auch in den darauf folgenden Jahrzehnten hing die Existenz der Betriebsstätte von der Aufrechterhaltung dieses Standortvorteils ab. Mehr und mehr sei dieser wirtschaftliche Vorteil jedoch verloren gegangen. Eine kurz- wie mittelfristige Umstrukturierung konnte nicht durchgeführt werden. In gleicher Weise betroffen seien die beiden anderen Rheinfelder Chemie-Großbetriebe, die Degussa AG und die Dynamit-Nobel AG, da auch sie sehr stark auf den günstigen Energiebezug angewiesen wären. Eine Standortaufwertung bei gleichzeitiger Verschlechterung der Strombezugskonditionen musste also auf andere Weise erfolgen. Beispielsweise durch die Bereitstellung einer leistungsfähigen Schifffahrtsstraße, zumal diese den zuvor genannten, direkt am Rhein gelegenen Betrieben die Möglichkeit eines

¹ Vgl.: Person, ... und dunte ruuscht d'r Rhii ..., S. 1/2. Person hatte bereits in einem Aufsatz über den deutschen Standpunkt der Hochrheinschifffahrt seine Autorenschaft bezüglich des Landtagsbeschlusses vom 24. Oktober 1963 hervorgehoben. (Vgl.: Ders., Der deutsche Standpunkt ..., S. 208)

direkten Güterumschlags über eigene Anlegestellen böte.¹ Der gebrochene Güterverkehr ab Basel, d.h. das Umladen der Frachten der vom Oberrhein kommenden Schiffe auf Lkws zum Weitertransport rheinaufwärts, wurde indes abgelehnt. Allein für das in Laufenburg/Rhina (Baden) ansässige Unternehmen H. C. Strack bedeutete dies bei einem Bedarf an überseeischen Erzen von 100.000 Tonnen pro Jahr, dass die innerhalb weniger Tage auf 1.000 bis 1.500 Tonnen Güterschiffen in Basel ankommenden Rohmaterialien mit Hilfe von 1.000 bis 1.500 Lastzügen über die Bundesstraße 34 zum Betriebsstandort transportiert werden müssten. Die Hochrheinschiffahrt konnte nach Persons Ansicht wirksam Abhilfe schaffen.² Ohnehin waren für Person schon seit längerem, in Anlehnung an den Vertrag von 1929 zwischen der Schweiz und dem Deutschen Reich, die dort als Voraussetzung genannten *wirtschaftlichen Verhältnisse*, gegeben. Die schwierigen wirtschaftlichen und politischen Bedingungen der zwanziger Jahre hatten die Bauausführung seinerzeit nicht zugelassen. Seit dem Zweiten Weltkrieg hatte im Hochrheingebiet jedoch eine starke Entwicklung der Industrie stattgefunden, die nach weiteren Impulsen verlangte. Darin erkannte Person die im Vertrag von 1929 eingeforderten Bedingungen.³ Anfangs der siebziger Jahre vertrat der Regierungspräsident die Meinung, dass die Entscheidung über das Projekt *in allernächster Zeit* gefällt werden müsste. Die Weiterführung der Schifffahrt über Basel hinaus im Gleichschritt mit dem Kraftwerkbau wäre dabei zwar logisch, wegen der nicht vorhandenen Übereinstimmung der deutschen und der schweizerischen Planungen jedoch nicht gerade praktikabel. Das gemeinsame „Projekt 1961“ bot nun – zehn Jahre nach dessen Erstellung – die Möglichkeit der Inangriffnahme. Nach wie vor war für Person die Güterschiffahrt ein notwendiges und zeitgemäßes Verkehrsmittel. Damit trat er anders lautenden Behauptungen entgegen, die die Frachtschiffahrt eher für überholt erachteten. Interessant erscheint jedoch auch seine Meinung über den volkswirtschaftlichen Effekt der geplanten Wasserstraße. Die unmittelbare Wirkung sollte ganz klar in der Ermöglichung eines transportkostengünstigen Bezugs von Rohstoffen liegen. Hiervon sollten in erster Linie die bereits ansässigen Unternehmen profitieren. Damit wäre zumindest deren Weiterbestand für die Zukunft gesichert. Während aber in den Verlautbarungen der Schifffahrtsbefürworter immer auch die Ansiedlung neuer Betriebe in Aussicht gestellt wurde, hielt sich Person in diesem

¹ Vgl.: Ders., und dunte ruuscht d'r Rhii ..., S. 10.

² Ebd., S. 13.

³ Ders., Der deutsche Standpunkt ..., S. 207.

Punkt eher zurück. Die Hochrheinschiffahrt würde aus seiner Sicht auf der deutschen Rheinseite *nicht hauptsächlich* zu einer Vermehrung der Zahl der Betriebe und damit zu einer Erschließung neuer Industriegebiete führen. Eine bloße Bestandserhaltung wäre aber sicherlich ein zu geringes Ergebnis eines derartigen Großprojekts gewesen. Eine wirtschaftliche Weiterentwicklung in der Region am Hochrhein hätte auch die Neuansiedlung von Betrieben bedeutet.¹ Es bleibt zu fragen, ob Person die mit der Hochrheinschiffahrt im Zusammenhang stehenden Möglichkeiten unterschätzte und ihm eine gewisse Blauäugigkeit unterstellt werden könnte. Ebenso ist fraglich, inwieweit die von Person selbst in die Wege geleitete Unterschätzung des Hochrheinuferbereichs einer entfesselten Industrialisierung entlang des Rheins standgehalten hätte.

Auch am Hochrhein selbst war man im Verlauf der Debatte um das Projekt nicht untätig geblieben und hatte in propagandistischer Hinsicht die Initiative ergriffen. Bereits am 10. Dezember 1962 waren die Bürgermeister von 131 Städten und Gemeinden der Landkreise Säckingen und Waldshut zu einer Tagung zusammengetroffen, um die Probleme des Ausbauprojekts zu besprechen. Hierbei war der Beschluss gefasst worden, eine begründete Resolution zu Gunsten der Hochrheinschiffahrt zu verfassen. Nachdem ein Arbeitsausschuss einen entsprechenden Entwurf unter Berücksichtigung der Denkschrift der Baden-Württembergischen Landesregierung zum Hochrheinausbau ausgearbeitet hatte, war dieser mit einem Begleitschreiben des Bürgermeisters von Wehr (Baden) und Vorsitzenden des Kreisverbandes Säckingen im Verband Badischer Gemeinden, Eugen Schmidle, den Stadtoberen besagter Gemeinden zur Kenntnisnahme vorgelegt worden. Gleichzeitig wurde aufgefordert, bis zum 06. Februar 1963 Änderungen oder Ergänzungen vorzubringen, damit die endgültige Fassung der Resolution am 10. Februar der Landesregierung, dem Landtag sowie der Öffentlichkeit übergeben werden konnte.² Der genaue Inhalt, demzufolge die Bürgermeister ihr besonders starkes Interesse an der Schiffbarmachung des Hochrheins zum Ausdruck brachten, kann dem Anlagenteil dieser Arbeit entnommen werden.³ Im Mittelpunkt der folgenden Betrachtung soll der

¹ Vgl.: Ebd., S. 207/208.

² Hrh: 319 Schreiben des Bürgermeisters Eugen Schmidle an die Bürgermeister der Kreise Säckingen und Waldshut.

³ Siehe: Anhang, Anlage3.

ursprüngliche Entwurf der Resolution und der Begründung sowie die hierzu gemachten Einwendungen der Bürgermeister stehen.

Die Resolution umfasste die Forderung an die Landesregierung, sich für die Fortführung der Schifffahrt am Hochrhein einzusetzen. Dadurch sollte eine Verbesserung der wirtschaftlichen Verhältnisse und die Schaffung krisensicherer Arbeitsplätze erreicht werden. In der Begründung war zu den Fragen des Gewässerschutzes, der Erhaltung des Natur- und Landschaftsbildes und der Wirtschaftlichkeit sowie auf die politischen, rechtlichen und finanziellen Grundlagen des Projekts eingegangen worden. In Bezug auf den Gewässerschutz wurde der Hochrhein als der wohl einzige Fluss in Deutschland, der noch Badequalität besäße, herausgestellt. Demzufolge wäre er, so wurde weiter argumentiert, auch der einzige Fluss, der noch über entsprechende *Belastungsreserven* verfügte.¹ Gemeint war, dass der Hochrhein innerhalb einer gewissen – in der Begründung nicht näher formulierten – „Toleranzspanne“ die Einleitung noch weiterer industrieller und häuslicher Abwässer vertragen könnte, ohne jedoch in einen kritischen limnologischen Zustand zu geraten. Was die Auswirkungen auf die Natur und das Landschaftsbild anbelangte, wurde die Auffassung vertreten, das natürliche Erscheinungsbild der Landschaften entlang des Rheins – es wurde in diesem Zusammenhang von einem *offenen Landschaftscharakter* gesprochen – insbesondere im unmittelbaren Uferbereich, könnte auch nach der Schiffbarmachung erhalten bleiben. Eine ungezügelte und übermäßige Industrialisierung, wie sie bereits am Neckar stattgefunden hatte, wurde ausdrücklich abgelehnt. Man war sich sicher, eine derartige Entwicklung am Hochrhein durch entsprechende Vorgaben in den Flächennutzungsplänen verhindern zu können. Gleichzeitig wurde eine sorgfältige Entwicklungsplanung für das betreffende Gebiet zusammen mit der Schweiz in Aussicht gestellt. Über diese präventiven Schutzmaßnahmen hinaus wurde darauf hingewiesen, dass durch den Bau der Kraftwerke Eingriffe in die Landschaft bereits stattgefunden haben.² Den Stuttgarter Adressaten der Resolution, denen die Gegend am Hochrhein sicherlich vertraut war, mussten die bisherigen landschaftlichen Eingriffe als der Beginn einer am Hochrhein für selbstverständlich erachteten Entwicklung präsentiert werden. Gleichzeitig sollte offenbar der Eindruck

¹ Vgl.: Hrh: 319 Begründung zur Resolution, (S. 1/2), S. 1

² Vgl.: Ebd.

vermittelt werden, die Eingriffe durch die Schiffbarmachung würden sich ebenso unauffällig in das Gesamtbild einfügen, wie die Kraftwerksbauten, an die man sich mittlerweile gewöhnt hatte. Fraglich bleibt, ob präventive Vorschriften zur Erhaltung von Natur und Landschaft angesichts einer an Dynamik gewinnenden Industrialisierung in den Uferzonen tatsächlich Wirkung gezeigt hätten oder ob nicht eines Tages die Belange der Wirtschaft stärker gewertet worden wären.

War man in den verkehrswirtschaftlichen Gutachten von Schmitt und Lambert – auf diese Schriften wird im weiteren Verlauf dieser Arbeit noch konkreter eingegangen – bei einer durchgängigen Schifffahrt bis zum Bodensee für das deutsche Einzugsgebiet von einem Frachtaufkommen von 463.000 Tonnen bzw. 650.000 Tonnen ausgegangen, so hielten die Gemeinden in ihrer Begründung zur Resolution ein Aufkommen von 2 Mio. Tonnen allein für den deutschen Einzugsbereich bei einer schiffbaren Verbindung bis Waldshut für möglich. Mit der Hochrheinwasserstraße sollte die als leistungsschwach empfundene Bundesstraße 34 wesentlich entlastet und der südwestdeutsche Standort erheblich aufgewertet werden. Dabei ging es in erster Linie um die Erhöhung der Wirtschaftskraft der Region, deren Schwäche sich hauptsächlich im Problem der hohen Zahl von Grenzgängern offenbarte und damit verbunden um die Stabilisierung der wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse im deutschen Hochrheingebiet.¹ Um den Bau der Schifffahrtsanlagen durchführen zu können, wurde vorgeschlagen, die gemäß dem Neckar-Donau Staatsvertrag von 1921 dem Land Baden bzw. seit der Gründung des Südweststaates 1952 dem Land Baden-Württemberg bereits zugefallenen und künftig noch zufallenden Wassernutzungs-entgelte der Hochrheinkraftwerke bereitzustellen. Die technischen, politischen und vor allem die im Deutsch-Schweizerischen Vertrag von 1929 geforderten *wirtschaftlichen Verhältnisse* seien laut Denkschrift der Landesregierung gegeben. Somit könnten mit dem Schweizerischen Bundesrat Verhandlungen aufgenommen werden.²

¹ Vgl.: Ebd.

² Vgl.: Ebd.

Landesregierung und Landtag wurden von der Bürgermeisterversammlung gebeten, sämtliche im Zeitraum von 1952 bis 1963 aufgelaufenen Entgelte der Kraftwerke für die Wassernutzung (geschätzte Höhe: ca. 19 Mio. DM) für den Hochrheinausbau bereitzustellen und alle weiteren, ab dem Jahr 1964 dem Land zufließenden Wassernutzungsentgelte für diesen Zweck zu binden. Der Regierungserklärung des Ministerpräsidenten vom 07. März 1959 entsprechend sollten außerdem für die die Wassernutzungsentgelte übersteigenden Kosten des Projekts Eigenmittel aus dem Landeshaushalt bereitgestellt werden.¹ Da eine finanzielle Beteiligung des Bundes noch nicht gesichert und die Frage, ob der Hochrhein bis zum Bodensee oder nur bis zur Aaremündung ausgebaut werden sollte, ebenfalls noch nicht abschließend geklärt war, sollte das Land finanziell in Vorleistung treten, bis endgültige Regelungen getroffen wären. In derselben Weise sei man schließlich auch beim Bau der zweiten Neckarschleuse vorgegangen. Für die Bauausführung wäre außerdem die Gründung einer speziellen Finanzierungsgesellschaft unter Beteiligung der Kommunen und der Wirtschaft erforderlich. Dieser müsste die Konzession zum Ausbau erteilt und die oben genannten Wassernutzungsentgelte zugesprochen werden. Zum Zwecke der Aufnahme von Gesprächen mit der Schweiz müsste schließlich noch eine Verhandlungskommission gebildet werden. Somit könnte der Ausbau also relativ früh beginnen. Schon im Jahr 1963 wollten die Bürgermeister für das Kraftwerk Säckingen eine Schleuse beschlossenen wissen. Diese sollte im Rahmen des dortigen Kraftwerkbaus gleichzeitig ausgeführt werden. Für 1964 hielt man den lange ersehnten staatsvertraglichen Abschluss mit der Schweiz für denkbar, so dass 1965 mit dem Bau der restlichen Schifffahrtsanlagen begonnen werden könnte. 1970/72 sollten die Bauarbeiten mit dem Erreichen von Waldshut beendet sein.²

Von Seiten einiger Bürgermeister waren nach Kenntnisnahme des Entwurfs der Resolution und der Begründung einige Änderungen in Bezug auf die Formulierungen vorgeschlagen worden. Beispielsweise wurde es für sinnvoller gehalten, die wirtschaftlichen Aspekte in dem Begründungskonzept den Fragen von Natur-, Landschafts- und Gewässerschutz voranzustellen, da es sich bei der Schiffbarmachung des Hochrheins schließlich um eine Maßnahme zur Förderung der Wirtschaft handelte. In Bezug auf die Natur und das Landschaftsbild sollte

¹ Vgl.: Ebd., S. 2.

² Vgl.: Ebd.

zudem der Hinweis aufgenommen werden, dass die *großräumige Erholungslandschaft* des Südschwarzwald-Hotzenwaldgebietes durch die Hochrheinschifffahrt *nicht berührt* würde.¹ Dieser Passus sollte offenbar vor allem der aufstrebenden Tourismusbranche im südlichen Schwarzwald und am Hochrhein zur Beruhigung dienen.

Vor dem Hintergrund der Diskussion um die Wasserentnahme aus dem Bodensee für die Versorgung des Raumes um Stuttgart, welche ohnehin schon die baden-württembergische Landesregierung bewogen hatte, von der Weiterführung der Schifffahrt über Waldshut hinaus bis zum Bodensee abzusehen, waren offenbar Zweifel aufgekommen, ob es taktisch klug wäre, in der Begründung zur Resolution die Öffentlichkeit ausdrücklich auf die Tatsache hinzuweisen, dass auch für die Versorgung einer so großen Stadt wie Basel zumindest teilweise Wasser aus dem Rhein entnommen wird.² Vermutlich hatte man für den Streckenabschnitt von Basel bis Waldshut eine ähnlich heftige Debatte befürchtet, nur diesmal mit vertauschten Rollen bei der Argumentation, denn in diesem Falle wäre die deutsche Seite auf die Schifffahrt zur wirtschaftlichen Weiterentwicklung angewiesen gewesen, während die prosperierende und durch den Anschluss an die Oberrheinschifffahrt ohnehin nicht auf die Hochrheinwasserstraße angewiesene Handelsmetropole am Rheinknie vielmehr an einer gesicherten Trink- und Brauchwasserversorgung interessiert gewesen wäre. Sehr leicht hätte sich zum Württembergisch-St. Galler Politikum ein Südwestbadisch-Baslerisches Politikum hinzugesellen können.

Bedenken wurden allerdings auch im Hinblick auf die Finanzierung geäußert. So wurde zum einen der Widerspruch aufgedeckt, dass die Bürgermeister einerseits der Landesregierung für ihre Bemühungen, den Bund zur Übernahme des Hochrheins als Bundeswasserstraße zu bewegen, Unterstützung zusagten, gleichzeitig von der Landesregierung jedoch verlangen, bis zum Einlenken des Bundesverkehrsministeriums selbst aktiv zu werden und finanziell in Vorleistung zu treten – zwei Positionen, die sich eigentlich inhaltlich widersprachen, da sich die Landesregierung durch die Unterstützung der Städte und Gemeinden am Hochrhein hätte ermutigt fühlen können, erst die Übernahme des Hochrheins

¹ Vgl.: Hrh: 319 Änderungsvorschläge zu der Begründung der Bürgermeisterrresolution, (S. 1–5), S. 1/2.

² Vgl.: Ebd., S. 2.

durch den Bund anzustreben und die Inangriffnahme des Projekts weiter hinauszuschieben. Auf der anderen Seite erschien es ebenso fraglich, ob die Gemeinden dem Land gegenüber von vornherein ihre Bereitschaft erklären sollten, sich im Rahmen der geplanten Finanzierungsgesellschaft zu beteiligen. Anstelle eines großzügigen, sicherlich gerne von der Landesregierung in Anspruch genommenen, Angebotes sollte diese Position eher für den Fall stockender Gespräche als eventueller Verhandlungsgegenstand vorgesehen werden. In gleicher Weise musste auch die nach bisherigem Wortlaut in Aussicht gestellte finanzielle Beteiligung der einheimischen Wirtschaft vermieden werden. Eine solche sollte eher von Seiten der Industrie- und Handelskammer angeboten werden, nicht aber von Seiten der Kommunen.¹

Mit der Resolution und der dazugehörigen Begründung der 131 Bürgermeister der unmittelbar von der Hochrheinwasserstraße betroffenen Städte und Gemeinden wird deren eindeutiges Bekenntnis für das Schifffahrtsprojekt deutlich. Wirtschaftliche Vorteile waren ihre hauptsächlichen Gründe. Die Änderungsvorschläge zum Resolutionsentwurf zeigen allerdings auch deutlich, wie sehr die Gemeinden ihrerseits bemüht waren, gegenüber der Landesregierung von Baden-Württemberg geschickt zu taktieren, um nicht selbst durch die Kosten des Ausbaus belastet zu werden.

10.2 Der Standpunkt der Ostschweiz in der Schifffahrtsfrage

Wie anhand der vorangegangenen Ausführungen deutlich wurde, hatte man sich auf schweizerischer Seite hauptsächlich in der Ost- und Nordostschweiz Vorteile von der Schiffbarmachung des Hochrheins bis zum Bodensee versprochen. Im Folgenden soll deshalb auf die in den dortigen Kantonen vertretenen Standpunkte zu dem Projekt eingegangen werden. Wegen ihres starken Auftretens in der allgemeinen Diskussion um den Hochrhinausbau wenden wir uns speziell den Kantonen St. Gallen und Thurgau zu. Eine Betrachtung der dortigen Haltungen in der ersten Hälfte der sechziger Jahre genügt, um sich ein ausreichendes Bild von der ostschweizerischen Position insgesamt zu machen.

¹ Vgl.: Ebd., S. 2/5.

Als sich am 21. Januar 1963 in Romanshorn am Bodensee das Ostschweizerische Aktionskomitee für Hochrheinschifffahrt konstituierte, war der Gedanke, den Rhein lediglich bis zur Aaremündung auszubauen, ein Konzept, dem auf deutscher Seite vor dem Hintergrund der Trinkwasserförderung aus dem Bodensee nicht wenige zugeneigt waren, bereits als ernsthafte Alternative zu dem bisherigen Vollausbauprojekt diskutiert worden. Selbst in der Schweiz schien man sich zunehmend für diese Variante stark zu machen. Für das Aktionskomitee, das sich als *Treuhänder der öffentlichen Meinung* für die ostschweizerische Region verstand, konnte hingegen nur eine durchgängige Schifffahrt bis zum Bodensee in Frage kommen. Dass man sich in der Innerschweiz im Zweifelsfall für jede der beiden Varianten mit gutem Gewissen entscheiden konnte, verwundert nicht. Denn in beiden Planungsfällen wäre mit dem Erreichen der Aaremündung auch die von der Zentral- und Westschweiz angestrebte Weiterführung der Schifffahrt über die Aare bis in die Juraseen hinein möglich gewesen. Nun hatte man in der Vergangenheit in seinem Eifer für die Binnenschifffahrt im Allgemeinen auch in der Ostschweiz den Gedanken, die Aare schiffbar zu machen, unterstützt. Eine alleinige Schiffbarmachung dieses Flusses unter der Voraussetzung eines Teilausbaus des Hochrheins bis in den Raum Waldshut hätte jedoch aus ostschweizerischer Sicht die ohnehin wirtschaftlich besser gestellten Kantone entlang der Aare in eine noch vorteilhaftere Lage gebracht.¹

In rechtlicher Hinsicht bestanden gegenüber dem Teilausbau-Konzept ernsthafte Bedenken. Denn immerhin hatte sich der zwischen dem Deutschen Reich und der Schweiz 1929 abgeschlossene Vertrag in Art. 6 explizit auf die gesamte Rheinstrecke, d.h. bis zum Bodensee, bezogen. Um einen Bruch dieser zwischenstaatlichen Vereinbarung zu vermeiden, mussten also zu aller erst im gegenseitigen Einvernehmen die für eine Beschränkung auf den Rheinabschnitt von Basel bis Waldshut notwendigen formaljuristischen Voraussetzungen geschaffen werden. Nach Auffassung des Komitees hätte der für die Schiffbarmachung des Hochrheins grundlegende Art. 6 aber nicht ohne weiteres geändert werden können, sondern bedurfte insbesondere in der Schweiz sowohl der Zustimmung der Eidgenössischen Räte, also des Bundes-, des Stände- und des Nationalrats als auch – gegebenenfalls – des Volkes im Rahmen einer Abstimmung. Da man in der Ostschweiz die Bestimmungen des 1929

¹ Hochrheinschifffahrt bis zum Bodensee! Einleitende Bemerkungen ..., S. 1.

geschlossenen Abkommens aber als ein Versprechen der Schweiz insgesamt gegenüber dem östlichen Landesteil auffasste, forderten die Schifffahrtsbefürworter nunmehr von den Kantonen an der Aare und in der Westschweiz die vielbeschworene eidgenössische Solidarität ein. Das Versprechen von 1929 gegenüber der Ostschweiz musste aufrecht erhalten bleiben und schließlich eingelöst werden. Denn immerhin läge eine wirtschaftlich stark entwickelte Ostschweiz auch im Interesse des gesamten Landes und diene der Erhaltung des inneren wirtschaftlichen, sozialen und politischen Gleichgewichts.¹ Darüber hinaus wäre die Hochrheinwasserstraße nach ihrer Auffassung geeignet, die drohende Überlastung der Basler Häfen sowie des schweizerischen Schienen- und des Straßennetzes, vor allem in der Westschweiz, abzuwenden. In den Fragen des Gewässerschutzes, wie sie im Zusammenhang mit der Trinkwasserversorgung aus dem Bodensee mittlerweile aufgekommen waren, sah man kein Hindernis. Trotz der Wasserentnahme für weiter entfernte Gegenden – gemeint war insbesondere Stuttgart – galt es aus Sicht der ostschweizerischen Befürworter nach wie vor die *vitalen Interessen* der Gebiete entlang des Hochrheins und des Bodensees zu berücksichtigen. Einer Gefährdung des Bodensees durch Abwässer der dort entstehenden Industrien meinte man, mittels der ohnehin voranschreitenden Ausstattung der Ufergemeinden und Industriebetrieben mit Kläranlagen bestens präventiv begegnen zu können.²

Bereits am 22. Oktober 1962 hatte der st. galler Ständerat Rohner in einer Interpellation im Grossen Rat des Kantons (Kantonsparlament) von der Kantonsregierung, dem Regierungsrat, eine Stellungnahme zu der aktuellen Diskussion um die neu hinzu getretene Teilausbauvariante gefordert. In seiner Begründung führte Rohner unter anderem den Widerspruch zwischen der auf deutscher Seite beobachtbaren Hinwendung zu dem neuen Konzept aufgrund des Trinkwasserbezugs aus dem Bodensee und der noch immer im Raume stehenden Feststellung, die Trinkwasserversorgung sollte die Hochrheinschifffahrt nicht erschweren, an. Wie das Aktionskomitee für Hochrheinschifffahrt auch (Januar 1963) bemängelte der Ständerat außerdem die nicht eingehaltenen Bestimmungen des Vertrags von 1929 sowie die wesentliche Besserstellung der an der Aare und

¹ Ebd., S. 2/3, 6. Vgl.: hierzu auch: Diskussionsforum Ständerat Dr. W. Rohner ..., S. 4.

² Hochrheinschifffahrt bis zum Bodensee! Einleitende Bemerkungen ..., S. 3–5.

in der Westschweiz gelegenen Kantone. Auf diese Weise, so Rohner, würde die dort ohnehin schon vorhandene Industriekonzentration weiter verstärkt.¹

Der Regierungsrat selbst teilte die Auffassung Rohners, dass mit einem Teilausbau gegen die bestehenden zwischenstaatlichen Vereinbarungen verstoßen würde. Seine eigenen Befürchtungen in diese Richtung hätten sich nunmehr bestätigt. Aus diesem Grunde sei die Kantonsregierung auch direkt mit Schreiben vom 17. Oktober 1962 an die Baden-Württembergische Landesregierung herangetreten, um das Problem im Rahmen einer gemeinsamen Konferenz zu lösen. Immerhin war es gelungen, die Landesregierung dahingehend zu bewegen, solange keinen endgültigen Beschluss über einen Teilausbau herbeizuführen, bis eine solche Konferenz zum Abschluss gebracht wäre. Aus Sicht des Regierungsrats sei der Ausgang des vorliegenden Interessenkonflikts aber mehr als ungewiss. Auf der einen Seite schien die Verwirklichung des Hochrheinschifffahrtsprojekts noch nie in so greifbare Nähe gerückt zu sein. Auf der anderen Seite war aber die Gefahr für die Ostschweiz, dabei leer aus zu gehen, ebenso zu keinem Zeitpunkt derart groß. Gewissermaßen befand man sich in einem kaum lösbaren Dilemma.² An ihrer bisherigen Haltung hatte die St. Galler Kantonsregierung jedoch festgehalten. Für den Vollausbau wollte sie sich auch in Zukunft einsetzen. Ein Teilausbau wäre nach Auffassung des Regierungsrates nur wenig geeignet, den volks- und verkehrswirtschaftlichen Zielsetzungen des Kantons gerecht zu werden.³

In der Vergangenheit hatte der St. Galler Regierungsrat die Bemühungen des Nordostschweizerischen Verbandes für Schifffahrt Rhein-Bodensee, dessen Mitglied der Kanton seit 1910 war, durch finanzielle Beiträge maßgeblich unterstützt. Diese Leistungen waren im Laufe der Zeit immer wieder schrittweise erhöht worden und hatten 1952 den Betrag von 2.500 CHF erreicht. Die Unterstützung der Schifffahrtsvereinigung war derart zu einem Bestandteil der St. Galler Politik geworden, dass die genannten Zuschüsse als feste Größe im Budget des Kantons eingeplant waren und vom Grossen Rat des Kantons stets ohne jeden Widerspruch genehmigt wurden. Auch die ständig neu zu erstellenden Projektstudien (1919, 1925/26, 1939 bis 1942, 1959 bis 1962) waren durch

¹ Hochrheinschiffahrt bis zum Bodensee. Interpellation im Grossen Rat ..., S. 1–3.

² Interpellation Dr. Rohner ..., S. 4.

³ Vgl.: Hochrheinschiffahrt bis zum Bodensee. Interpellation im Grossen Rat

entsprechende finanzielle Zuwendungen des Kantons gefördert worden. Im Rahmen weiterer Beratungen im Kantonsparlament in den Jahren 1951, 1952, 1956 und 1959 hatte der Regierungsrat immer wieder seinen Wunsch nach einem Vollausbau des Rheins bis zum Bodensee bekundet und damit der Haltung des Grossen Rates entsprochen. Die Position der Kantonsregierung von St. Gallen war also eindeutig. An dieser Auffassung wollte man auch vor dem Hintergrund der zwischenzeitlich eingetretenen Entwicklungen weiterhin festhalten. Um die nunmehr aufgetretenen Fragen des Landschafts- und Gewässerschutzes sowie einer sinnvollen und vorausschauenden Raumordnungspolitik besser einschätzen zu können, hatte der Regierungsrat die Anregung von Ständerat Rohner aufgegriffen, einen speziellen Bericht über den neuesten Stand der Dinge zu verfassen. Dieser war am 09. April 1963 dem Grossen Rat vorgelegt worden und gab in zusammenfassender Form die befürwortende Stellungnahme der Kantonsregierung wieder. Daher kann an dieser Stelle auf eine genauere Betrachtung der Schrift verzichtet werden.¹

Das Bekanntwerden der Denkschrift der baden-württembergischen Landesregierung sowie die bereits sehr eingehend geführte Debatte über die Frage des Teilausbaus im Grossen Rat des Kantons St. Gallen hatten den thurgauer Kantonsrat Otto Keller bewogen, in seiner Anfrage vom 03. Dezember 1962 den Regierungsrat des Kantons um eine Stellungnahme zu ersuchen. In seiner Begründung hierzu stellte Keller fest, dass im Zusammenhang mit der Frage der Wirtschaftsförderung im Kanton Thurgau stets auf das wirtschaftliche Zurückbleiben des Kantons sowie der gesamten Ostschweiz hinter der restlichen Schweiz hingewiesen würde. Als mögliche Ursache für diese Situation war beispielsweise im Verlauf einer früheren parlamentarischen Sitzung unter anderem die ungünstige Verkehrslage angesprochen worden. Schon damals hätten Parlamentarier eine konkrete Äußerung der Thurgauer Kantonsregierung gefordert.²

Auch für Keller standen die ökonomischen Voraussetzungen der ostschweizerischen Region im Vordergrund des Begründungszusammenhangs für die Hochrheinschifffahrt. Die gleichermaßen von Kantonspolitikern in St. Gallen festgestellte wirtschaftliche Konzentrationstendenz in den prosperierenden

¹ Vgl.: Interpellation Dr. Rohner ..., S. 2.

² Vgl.: Interpellation O. Keller ..., S. 1.

Gebieten der Schweiz erschien dabei als das Hauptproblem. Für Keller war etwa eine deutliche Zusammenballung der industriell-gewerblichen Produktion in den Gegenden um Brugg (am Zusammenfluss von Aare und Reuss) sowie um Basel erkennbar. Dadurch bestand nach seiner Auffassung ein deutliches strukturelles Ungleichgewicht zugunsten der Nordwest- und Mittelschweiz. Immerhin seien von den zu Beginn der sechziger Jahre in den Basler Häfen eingetroffenen Gütern (7 Mio. Tonnen) schätzungsweise 200.000 Tonnen für die Wirtschaft des Kantons Thurgau bestimmt gewesen. Die Standortsituation des Kantons konnte aber lediglich durch Kostenvorteile im Verkehrswesen verbessert werden. Diese wären entweder durch eine Senkung der Bahntarife der Schweizerischen Bundesbahnen oder durch das Hinzutreten der Hochrheinschiffahrt möglich. Ein Einlenken der Schweizerischen Bundesbahnen wurde jedoch für kaum wahrscheinlich gehalten, auch trotz entsprechender Bemühungen der Bundesbehörden, die Bahnverwaltung von einer diesbezüglichen Notwendigkeit zu überzeugen. Somit blieb aus Sicht des Kantonsrats als einzige Lösung nur noch die Verwirklichung des Schifffahrtsprojekts. Auch hier sah Keller den Bund in der Pflicht. Mit der Fertigstellung der letzten Kraftwerke oberhalb von Basel wären die in dem Vertrag von 1929 mit Deutschland ausgehandelten Voraussetzungen geschaffen, in konkrete Verhandlungen mit der Regierung von Baden-Württemberg zu treten.¹

Dass sich im Laufe der Zeit der Tourismus zu einem auch für die ostschweizerischen Kantone bedeutenden Wirtschaftsfaktor entwickelt hatte, musste jedoch berücksichtigt werden. Interessanterweise schien diese Entwicklung nicht unbedingt den Zuspruch des thurgauer Kantonsrats Keller zu finden. Denn die im deutschen Bodenseeuferebereich beobachtbare Zunahme der Tourismusbranche erschien ihm mehr als ein *Reisebüro gelenkter Rummel* und wäre im Interesse des Kantons noch nicht einmal wünschenswert. Demgegenüber war ihm die Ansiedelung zusätzlicher Industriebetriebe, *in denen etwas Vernünftiges gearbeitet und erarbeitet wird*, wesentlich lieber. Sollte eine Synthese zwischen der bezweckten Industrialisierung und der Nutzung des Bodensees als Erholungsraum nicht hergestellt werden können, so folgerte Keller weiter, würde man im Zweifelsfall klar der industriellen Entwicklung den höheren Rang einräumen.² Gewiss sollte auch den Belangen des Natur-, Landschafts- und

¹ Vgl.: Begründung der Interpellation betreffend Hochrheinschiffahrt durch Kantonsrat O. Keller, S. 2/3.

² Vgl.: Ebd., S. 4, 6.

Gewässerschutzes entsprochen werden. Keller vertrat jedoch die Meinung, dass der Bodensee ohnehin schon durch die Einleitung ungenügend oder gar nicht geklärter Abwässer verschmutzt sei. Ölabgänge bei Außenbordmotoren könnten bei Großschiffen allerdings durch entsprechende technische Vorkehrungen vermieden werden. Ölunfälle oder Havarien auf dem Bodensee wären laut Keller trotz allem nicht auszuschließen. Einer Entschuldigung gleichkommend verwies er darauf, dass derartige Unfälle mit entsprechenden Folgen für die Umwelt letztlich auch an Land vorkommen könnten. Überhaupt hätte das Beispiel „Rheinau“, d.h. der Bau eines Rheinkraftwerks in einer nahezu unberührten Naturlandschaft, gezeigt, dass eine Synthese von Naturschutz und wirtschaftlichen Interessen durchaus möglich sei. Eine Zusammenarbeit mit Naturschützern war nach seiner Ansicht denkbar.¹

Die Kantonsregierung von Thurgau hatte in ihrer Antwort erwartungsgemäß der Auffassung Kellers voll entsprochen. Nach wie vor hielt der Regierungsrat in Frauenfeld an seiner schon 1953 im Rahmen der Vernehmlassung zum Bericht des Bundesrats über die Frage der Schiffbarmachung des Hochrheins vertretenen Position fest. Eine neuerliche Stellungnahme seinerseits schien ihm allerdings durchaus notwendig, da seit den fünfziger Jahren Entwicklungen jenseits der Kantonsgrenze, gemeint war in erster Linie Baden-Württemberg, eingetreten seien, die eine gänzlich neue Situation geschaffen hätten. In seiner sehr ausführlichen Stellungnahme war der Regierungsrat auf rechtliche, technische und wirtschaftliche Aspekte, auf den Landschafts- und Naturschutz sowie auf Fragen von kultureller und politischer Bedeutung im Hinblick auf die Hochrheinschifffahrt eingegangen und hatte auch hier insgesamt seinen befürwortenden Standpunkt bekräftigt.²

In rechtlicher Hinsicht teilte die Kantonsregierung die in der Ostschweiz allgemein vertretene Auffassung, dass mit dem Deutsch-Schweizerischen Vertrag von 1929 eine bindende Verpflichtung beider Staaten zum Vollausbau bestünde. Sowohl für die Schweiz, als auch für Deutschland sei der vollständige Ausbau des Hochrheins bis zum Bodensee ein staatsvertraglich anerkanntes Ziel gewesen. Eine Abkehr von dieser Regelung in der Weise, dass der Rhein nur noch bis zur

¹ Vgl.: Ebd., S. 4/5.

² Der Kanton Thurgau ..., S. 1.

Aaremündung schiffbar gemacht würde, wäre eindeutig vertragswidrig und müsste strikt abgelehnt werden. Die rechtlichen Voraussetzung für einen Vollausbau existierten bereits und wären unumstößlich. Darüber hinaus wollte der Thurgauer Regierungsrat aber sichergestellt wissen, dass die Rheinschifffahrt bis zum Bodensee ohne Leistung jeglicher Abgaben frei zu erfolgen hätte. Daher trat er für die Ausdehnung des Geltungsbereichs der Mannheimer Akte auf den Hochrhein ein. Gleichzeitig wäre die aus dem 19. Jahrhundert stammende, durch uneinheitliche Regelungen zwischen dem Großherzogtum Baden und der Schweiz geschaffene rechtliche Lücke in schifffahrtsrechtlicher Hinsicht für den Hochrhein behoben.¹

Was ihren bisherigen Beitrag zur Hochrheinschifffahrt anbelangte, verwies die Regierung auf die von ihr 1912 für den Schleusenbau beim Kraftwerk Augst-Wyhlen geleisteten finanziellen Unterstützungen. Auch für die Planungsarbeiten nach dem Zweiten Weltkrieg für das neue „Projekt 1961“ hatte man einen Zuschuss in Höhe von 15.000 CHF beigetragen. Daran sollte das Interesse des Kantons Thurgau an der Schiffbarmachung des Hochrheins erkennbar werden. Wie weit dieses Interesse außerdem ging, wird anhand der konkreten Planungen für Umschlagsanlagen bei Tägerwilen (Stadtgrenze gegen Konstanz) und bei Romanshorn deutlich.² Die wirtschaftliche Notwendigkeit einer durchgängigen Schifffahrt bis zum Bodensee stand für den Regierungsrat stets außer Frage. Wie in St. Gallen auch, war man sich über die Tatsache im Klaren, dass das Einzugsgebiet der Hochrheinwasserstraße von vorn herein in zwei Bereiche zerfiel. Während im Westen die industriell hoch entwickelten Kantone Aargau, Zürich und Schaffhausen über eine große Zahl materialintensiv produzierender, tendenziell krisenresistenter Betriebe verfügten, wiesen die wirtschaftlich schwachen ostschweizerischen Kantone St. Gallen, Appenzell-Innerrhoden, Appenzell-Außerrhoden und Thurgau einen hohen Anteil Erwerbstätiger in der Textilindustrie auf. Die Textilindustrie war arbeitsintensiv und damit wesentlich krisenanfälliger. Das wirtschaftliche Schwergewicht der Schweiz lag also in einem von der Linie Schaffhausen–Winterthur–Zürich–Luzern–Bern–Biel–Basel umgrenzten Gebiet. Dem ostschweizerischen peripher gelegenen Raum sollte der Verkehrsträger „Binnenschifffahrt“ zum Vorteil gereichen. Eventuelle

¹ Ebd., S. 2–4.

² Vgl.: Ebd., S. 5/6.

wirtschaftliche Opfer, gemeint waren die Güterabwanderungen der anderen Verkehrsträger, müssten hierzu in Kauf genommen werden. Allerdings war man sich sicher, dass Ausfälle im Güterumschlag der Basler Häfen durch die weiterhin zunehmende Umschlagsentwicklung relativiert würden. Außerdem würden das Schienen- und das Straßennetz erheblich entlastet. Da für die Wasserstraße der Grundsatz der freien Schifffahrt gelten sollte, müssten die jährlichen Aufwendungen allein aus den Erträgen des Projekts bestritten werden. Ausgehend von einer Gesamtsumme für den Ausbau von Rheinfelden bis Bregenz in Höhe von 270 Mio. CHF wurden bei einem geschätzten schweizerischen Anteil von 50 Prozent bzw. 40 Prozent 135 Mio. CHF bzw. 108 Mio. CHF als Kostenbeteiligung der Schweiz insgesamt angenommen. Dies hätte jährliche Kosten von 6,9 Mio. CHF bzw. 5,6 Mio. CHF bedeutet. Die Thurgauer Kantonsregierung ging davon aus, dass allein mit den jährlich zu erwartenden Frachtkostenersparnissen von 9,3 Mio. CHF ein mehr als ausreichendes positives volkswirtschaftliches Gegengewicht entstünde.¹

Vehement wandte man sich gegen die Tendenz, den Bodensee ausschließlich für die Zwecke der Erholung – der Regierungsrat sprach in diesem Zusammenhang von dem deutschen Bodenseeufers als der *deutschen Riviera* – und der Trinkwassergewinnung nutzen zu wollen. Das thurgauer Seetal, in dem etwa ein Drittel der Industriebetriebe des Kantons lagen, befände sich in voller wirtschaftlicher Entwicklung. Der Kantonsregierung war an keiner Behinderung dieses Prozesses gelegen. Im Gegenteil: Die bereits eingesetzte Dynamik sollte aufrechterhalten und gefördert werden. In Bezug auf die Nutzung des Bodensees für die Trinkwassergewinnung führte der Regierungsrat aus, dass trotz einer durchgängigen Hochrheinschifffahrt aufgrund sonstiger Maßnahmen (Kläranlagenbau) die Wasserqualität des Bodensee zunehmend besser würde. Katastrophen wären sicher nie ausschließbar, man sei jedoch der Meinung, dass auf dem See weit weniger Umweltkatastrophen infolge von Unfällen vorkommen würden als auf dem Land. Spezielle Vorschriften sollten besondere Verschmutzungen von vornherein verhindern helfen. Industriebetrieben könnten beispielsweise Umweltauflagen erteilt werden. Der Bodensee als ein einzig großes

¹ Vgl.: Ebd., S. 7–12.

Naturschutzgebiet stand für die Thurgauer Kantonsregierung im klaren Widerspruch zum Schifffahrtsgedanken.¹

Während man in St. Gallen eigene Wege der Verständigung mit Baden-Württemberg beschritten hatte und damit den Vorwurf des Verstoßes gegen die bundesstaatliche Ordnung der Schweiz auf sich gezogen hatte, schien man in Thurgau offenbar rechtzeitig seine Lehre hieraus gezogen zu haben. Dem Regierungsrat war natürlich sehr an einer Abstimmung mit der baden-württembergischen Landesregierung gelegen. Denn immerhin hielt man die Regierung in Stuttgart in Bezug auf einen Teilausbau noch nicht für ganz fest entschlossen – von einer endgültigen Beschlussfassung hatte sie ja als Folge der Proteste aus St. Gallen bislang abgesehen. Direkte Gespräche konnten aber nur zwischen Bern und Stuttgart stattfinden. Deshalb war der Thurgauer Kantonsregierung klar: In dieser Angelegenheit konnte man seinen Standpunkt nur in Bern wirksam vertreten.²

Fassen wir abschließend den von den ostschweizerischen Politikern mehrheitlich vertretenen Standpunkt, der im Wesentlichen deckungsgleich mit der Meinung der dort ansässigen Wirtschaftskreise war,³ nochmals zusammen: Die ostschweizerischen Kantone sahen sich in verkehrstechnischer Sicht gegenüber der West- und der Zentralschweiz in einer äußerst nachteiligen Lage. Durch Transportkostenvorteile der Hochrheinschifffahrt erhoffte man sich für die Wirtschaft wichtige Impulse und eine dauerhafte gesunde Entwicklung. Dies konnte allerdings nur geschehen, wenn der Rhein durchgängig bis zum Bodensee schiffbar gemacht würde. Ein Teilausbau hätte die ohnehin bevorzugten Regionen der Schweiz noch mehr in Vorteil gebracht und die Kluft zwischen der Ostschweiz und den prosperierenden Zonen der Schweiz weiter vergrößert. Von den besser gestellten Kantonen forderte die Ostschweiz daher in eidgenössischer Solidarität die Unterstützung für den Vollausbau bis zum Bodensee. Natur, Landschaft und Gewässergüte wären zwar schützenswert. Bei direkter Gegenüberstellung dieser zum Teil auch immateriellen Werte mit der Hochrheinschifffahrt fiel das Votum allerdings klar für die wirtschaftliche Weiterentwicklung aus.

¹ Ebd., S. 15/16, 18/19.

² Ebd., S. 22.

³ Ostschweizerische Wirtschaft fordert ..., S. 1–3.

Auf Seiten der Schifffahrtsgegner hatte man die Ostschweiz schon früh als Hauptwortführer zugunsten des Projekts ausgemacht. Daher war es im Verlauf der Jahrzehnte immer wieder zu Auseinandersetzungen zwischen den Gegnern und Befürwortern in diesem Landesteil gekommen. Am 18. Dezember 1953 war eine Kommission, die sich der Klärung der wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Auswirkungen der Hochrheinschifffahrt widmen sollte, in Bern zusammen getroffen. In einem ungewöhnlich offenen Bericht an die dem Eidgenössischen Amt für Verkehr untergeordnete Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen hatte der Delegierte für Wirtschaftsfragen des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements hierzu berichtet:

„Keine fachliche Diskussion über die wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Aspekte der Hochrheinschifffahrt war (...) mit der Wasserwirtschaftskommission möglich. (...) zuerst gab der Vorsitzende stets dem Vertreter des Wasserwirtschaftsamtes das Wort, darauf Umfrage bei allen Kommissionsmitgliedern und schliesslich, wenn die Meinung gemacht war (sie war es übrigens bei den Kommissionsmitgliedern schon vor der Sitzung), kamen wir daran. Sodann fehlten bei den Kommissionsmitgliedern durchaus die fachlichen Voraussetzungen einer Diskussion: a) die grossen Wortführer waren zwei direkte Interessenten, Herr Ständerat Schmucki, als politischer Exponent des Kantons St. Gallen, und Herr Direktor Heberlein, Wattwil, der als Verfrachter mehr zu gewinnen hat, als er als Steuerzahler bezahlen muss; b) der Vorsitzende, Professor Bauer ETH, sicher nicht neutral sondern ganz im Fahrwasser des Amtes für Wasserwirtschaft, ohne dabei fachkundig zu sein; c) Bundesgerichtspräsident Python, liebenswürdig, von Fachkunde in dieser Frage aber wirklich „unbeleckt“ (erinnert sei an seine absolute Unkenntnis dessen, was die Bundesbahnen in der Verkehrswirtschaft bedeuten, und an seine Befürwortung auch des transhelvetischen Kanals); d) Regierungsrat Zschokke, gescheit und sympathisch, doch wie sollte zur wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Beurteilung der Hochrheinschifffahrt beitragen können, wer einfach sagt, die Hochrheinschifffahrt komme ja auf jeden Fall, und man solle hier nicht rechnen, sondern glauben und handeln; (...) Auf verlorenem Posten standen aber vor allem wir. Ich erkenne es immer deutlicher als einen geschickten Schachzug, dass man uns hier eingeladen hat. Man kann dann sagen, wir seien dabei gewesen, aber eben leider mit unseren Argumenten nicht durchgedrungen. Persönlich habe ich von einem bestimmten Moment an, weil in dieser Atmosphäre hoffnungslos, überhaupt nicht mehr votiert, (...) Was sollen wir aber in einem Gremium ausrichten, wo lediglich ein Sprecher der befürwortenden ostschweizerischen Industrie, das Kaufmännische Direktorium St. Gallen, die st. gallische Politik und im übrigen durchaus festgelegte Schifffahrttsfreunde den Ton angeben; in einem Gremium, wo für eine fundierte verkehrspolitische Diskussion die Voraussetzungen auch sonst fehlen; in einem Gremium, wo wir die Dinge nicht einmal beim rechten Namen nennen können, weil uns das das Gastrecht verbietet?“¹

¹ Zit. nach: BAR: E 8100 (B), Bd. 11 (Rheinschifffahrt Basel-Bodensee 1927-1955), Schreiben des Delegierten für Wirtschaftsfragen des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes an

Der vorliegende Bericht legt die Vermutung nahe, dass es den ostschweizerischen Befürworterkreisen offenbar im Laufe der Zeit gelungen war, bis in wichtige öffentliche Gremien in Bern hinein ihren Einfluss geltend zu machen. Umgeben von einigen offenbar fachlich wenig kompetenten Teilnehmern schienen die Vertreter der Ostschweiz in der oben genannten Sitzung mit relativer Leichtigkeit die Wortführerschaft errungen zu haben. An dem vorliegenden Beispiel wird aber außerdem erkennbar, dass die Befürworter offenbar in dem Bundesamt für Wasserwirtschaft einen wichtigen Bundesgenossen gefunden hatte, der an zentraler Stelle in Bern die Belange der Ostschweiz vertrat. Allerdings wäre es verfehlt, zu behaupten, das Amt hätte sich von den Befürwortern instrumentalisieren lassen. Tatsächlich handelte es in eigener Verantwortung, jedoch zum vollständigen Nutzen der Befürworter. Bemerkenswert bleibt allerdings, dass die unterschiedlichen Zielsetzungen des Bundesamtes für Wasserwirtschaft einerseits und des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements zu einer heftigen Gegnerschaft innerhalb der Bundesbehörden geführt hatten. Wenn aber das Bundesamt für Wasserwirtschaft als der Organisator der oben geschilderten Konferenz für die, sofern die Beurteilungen des Berichts den Tatsachen entsprechen, eher verunglückte Zusammensetzung der Gruppe zuständig war, so könnte dies durchaus aus taktischen Erwägungen heraus geschehen sein. Dies wäre allerdings Spekulation. Sicher ist: Die ostschweizerischen Befürworterkreise hatten in Bezug auf das Hochrheinschifffahrtsprojekt einen beachtlichen Einfluss in wichtigen Gremien der Bundesverwaltung. Vielleicht war es gerade auch auf diese Tatsache zurück zu führen, dass der Bundesrat in seinem Bericht an die Bundesversammlung von 1956 äußerste Zurückhaltung übte.

11 Die Schiffbarmachung des Hochrheins - ein Politikum

11.1 Der Hochrheinausbau - Ein Politikum zwischen Badenern und Württembergern

Kennzeichnend für Großprojekte im Allgemeinen sind die gegensätzlichen Meinungen und Vorstellungen der beteiligten Interessenten. Die Auseinandersetzungen zwischen den Wirtschaftskreisen und den Vertretern des Natur-, Landschafts- und Gewässerschutzes zeigten dies im Besonderen auch für den Hochrheinausbau. Gleichzeitig besteht allerdings auch die Möglichkeit, dass derartige Vorhaben in den Mittelpunkt anderweitiger Interessenskonflikte gerückt werden, wenngleich diese im Kern mit dem Projekt selbst nichts zu tun haben. Auch in dieser Hinsicht stellte das Hochrheinschifffahrtsprojekt keine Ausnahme dar. Als die Befürworter der Hochrheinschifffahrt in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg bemüht waren, für das Projekt in der Öffentlichkeit und auf den verschiedenen politischen Ebenen zu werben, vollzog sich parallel dazu im deutschen Südwesten die territoriale Neuordnung. Die unter französischer und amerikanischer Besatzung entstandenen Länder Baden, Württemberg-Baden und Württemberg-Hohenzollern sollten zu einem Bundesland der neugegründeten Bundesrepublik Deutschland zusammengefasst werden; eine Entwicklung, die vor allem in den altbadischen Gebieten auf krasse Ablehnung stieß. Im Zuge einer nicht unumstrittenen Volksabstimmung am 09. Dezember 1951 war das Land Baden-Württemberg entstanden. Im badischen Landesteil war man nach wie vor an der Wiederherstellung der früheren Eigenständigkeit interessiert. 1955 forderte der Heimatbund Badenerland e.V. als Vertretung dieser altbadischen Interessen die Durchführung eines Volksbegehrens lediglich in Baden. Nachdem der Bundesinnenminister im Januar 1956 dieses abgelehnt hatte, konnte der Heimatbund vor dem Bundesverfassungsgericht mit dem Urteil vom 30. Mai desselben Jahres einen Etappensieg erzielen. Die Durchführung des nunmehr gestatteten Volksbegehrens fand schließlich am 07. Juni 1970 statt, brachte jedoch mit einer mehr als vierfachen Mehrheit (288.813 : 1.309.665 Stimmen) zu Gunsten des bestehenden Landes Baden-Württemberg das endgültige Aus für die Revisionsbestrebungen.¹ Der immer wieder geäußerte Wunsch nach Unabhängigkeit auf badischer Seite und nicht zuletzt der mit dem Beschluss des

¹ Vgl.: Weik, S. 59, 68, 87.

Bundesverfassungsgerichts entstandene rechtliche Schwebezustand hatte in den fünfziger und sechziger Jahren zu einer allgemeinen Atmosphäre des Misstrauens des einen Landesteils gegenüber dem anderen geführt. Die Gegensätzlichkeiten äußerten sich etwa in der Form hervor gekehrter Ressentiments. Den Befürwortern der Hochrheinschifffahrt kam diese Form der Auseinandersetzung durchaus gelegen, bot sie doch die Gelegenheit, der bisherigen Argumentensammlung noch einen weiteren Aspekt beizufügen, nämlich den Hochrheinausbau als badisches Äquivalent zur württembergischen Neckarkanalisation. Mit dem Einbringen derartiger Argumente in die Diskussion um die Hochrheinschifffahrt gewann die ganze Auseinandersetzung um das Projekt jedoch erheblich an Emotionalität. Bereits im Verlauf des 25. Rheinschiffahrtstages in Rheinfelden (Baden) im September 1952 war dieser Gegensatz offen zu Tage getreten. Treffend kommentierte der Bonner General-Anzeiger:

„In Baden (...) ist man nicht gut auf den Neckarkanal und seine Initiatoren, unter denen mit an erster Stelle Stuttgarts vorläufiger Ministerpräsident Dr. Maier steht, zu sprechen. Erst recht nicht, nachdem Bundesverkehrsminister Seehofer unter beifälligem Kopfnicken des Stuttgarter Innenministers Ulrich auf einer Tagung des Rheinschiffahrtsverbandes in Rheinfelden an der schweizer Grenze erklärte, jetzt werde zuerst einmal der Neckarkanal fertiggebaut, und dann erst der Hochrhein. Das war es, was man fürchtete, als man sich u.a. zum Kampf gegen den Südweststaat rüstete – gerade das.“¹

Ergänzend hatte der eben erwähnte Innenminister auf jener Tagung aber betont :

„Wenn der Neckarkanal nach Erreichen des Stuttgarter Raumes die wirtschaftliche Stellung von Gewerbe und Industrie im altwürttembergischen Land stützen soll, so ist die Hochrheinschifffahrt berufen, den Landesteilen südlich des Schwarzwaldes und der Alb zu neuem Aufblühen zu verhelfen.“²

Ulrich hatte mit dieser Bemerkung also der Schiffbarmachung des Hochrheins mindestens den gleichen Rang zusprechen wollen wie der Neckarschifffahrt. Er war allerdings bemüht, die beiden Wasserstraßenprojekte in Baden-Württemberg nicht in einem „Entweder-Oder-Verhältnis“ erscheinen zu lassen. Deshalb wies er darauf hin, dass beide Projekte gleichermaßen der Förderung durch das Land

¹ Zit. nach: WABW: Y 105 – 221 Eingaben an Ministerien und Erlasse von Ministerien 1952-1958 – General-Anzeiger Bonn, 25. September 1952.

² Zit. nach: Bischof, Die Schiffbarmachung des Hochrheins ..., S. 15.

würdig seien. Sie bestünden unabhängig voneinander und störten sich gegenseitig überhaupt nicht.¹

Schon deutlicher zeigte sich der „altbadische Geist“ in der Haushaltssitzung des Landtags vom 23. März 1955. Im Vorfeld dieser Debatte hatte bereits ein Antrag des CDU-Abgeordneten Jäger und weiterer Mitunterzeichner vom 05. März des Jahres für Aufregung gesorgt. Diesem Antrag zufolge sollten die für die Neckarkanalisation vorgesehenen Gelder in Höhe von 4,5 Mio. DM gestrichen und dafür ersatzweise dem Autobahnbau Karlsruhe-Basel zugeteilt werden. In einem zweiten Antrag vom 19. März ging Jäger allerdings noch einen Schritt weiter und forderte unter anderem, für den weiteren Ausbau des Neckars über Stuttgart hinaus bis nach Plochingen vorerst überhaupt keine Mittel mehr zur Verfügung zu stellen, dafür aber die Planungen für den Hochrheinausbau voranzutreiben sowie die Oberrheinhäfen (v.a. Mannheim und Karlsruhe) zu fördern.² Verschärfend wirkte sich nun aber die Haltung der Landesregierung aus, wonach diese im Einklang mit dem Bundesverkehrsministerium den Neckarausbau bis Stuttgart erst mit der Erstellung je einer zweiten Schleuse pro Staustufe zwischen Heidelberg und Stuttgart als beendet betrachten wollte. In den Befürworterkreisen des Hochrheinausbaus hatte man diesen neuerlichen Wunsch nach einem doppelschleusigen Ausbau bis Stuttgart als Verzögerungstaktik aufgefasst. Doch so neu, wie die Befürworter behaupteten, war dieser Gedanke tatsächlich nicht. Schon bei den ersten Planungen zum Neckarkanal war der Bau zweier Schleusen vorgesehen worden, jedoch unter der Bedingung, dass zwischen Mannheim und Plochingen ein jährliches Verkehrsaufkommen von ca. 3 Mio. Tonnen erreicht werden könnte. Da 1939 alleine auf der Strecke zwischen Mannheim und Heilbronn schon 2 Mio. Tonnen Gütervolumen verzeichnet wurden, hielt das Reichsverkehrsministerium den zweischleusigen Ausbau schon damals für unerlässlich. Die Umschlagszahlen nach dem Zweiten Weltkrieg hatten die Vorgaben sogar noch wesentlich übertroffen. 1954 betrug das Aufkommen zwischen Mannheim und Heilbronn ca. 5 Mio. Tonnen.³

¹ Vgl.: Ebd.

² Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 1. Wahlperiode, Beilagen-Bd. III., Beilage 1287, S. 1730. Ebd., Beilage 1341, S. 1853.

³ Vgl.: Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 1. Wahlperiode, Protokoll-Bd. IV., (23. März 1955), S. 2933.

Der Badische Staatsrat Anton Dichtel (CDU) hatte in diesem Zusammenhang während einer Kabinettsitzung im März 1955 die Auffassung vertreten, er könnte dem zweischleusigen Ausbau des Neckars zwar zustimmen, es sollten dafür aber im Gegenzug die Rheintalbahnlinie elektrifiziert, die Autobahn von Basel bis Karlsruhe weitergebaut und der Hochrheinausbau in Angriff genommen werden.¹ Wie man unschwer erkennt, handelte es sich bei den genannten Vorhaben um Großprojekte, die nahezu ausschließlich dem badischen Landesteil zugute gekommen wären. Dichtels Bemerkung zeigt, dass der Hochrheinausbau also nicht der einzige Streitgegenstand zwischen Badenern und Württembergern war. Ebenso wie das Hochrheinprojekt waren demnach auch die Elektrifizierung der Oberrheinstrecke sowie der Autobahnbau bis Basel geeignet, in der generellen Auseinandersetzung mit den Württembergern ihren zweckgerichteten Platz einzunehmen. Im Gegensatz zu der Auffassung des Abgeordneten Jäger sah Dichtel die badischen und die württembergischen Projekte jedoch nicht in einem sich gegenseitig ausschließenden Verhältnis, sondern sie sollten gleichgewichtig betrachtet werden. In der gleichen Weise hatte auch der südbadische Abgeordnete Person (CDU) argumentiert. Auch für ihn müsste die Durchführung des einen Projekts nicht automatisch den Verzicht auf das jeweils andere bedeuten.² Es darf nach diesen Äußerungen angenommen werden, dass die immerhin gleichrangige Behandlung der württembergischen und der badischen Vorhaben für die badische Seite bereits als ein gewisser Erfolg gewertet werden konnte.

Der Abgeordnete Jäger führte in der Haushaltsdebatte vom 23. März 1955 weiter aus, dass die Situation vor dem Zweiten Weltkrieg noch eine grundlegend andere gewesen sei. Seinerzeit gab es noch ein Land Baden und ein Land Württemberg. Und damals war es noch gerechtfertigt, wenn sich Württemberg mit Hilfe des Ausbaus des Neckars zur Großschiffahrtsstraße gegen die badische Konkurrenz schützen wollte. Mitte der fünfziger Jahre existierte aber das Land Baden-Württemberg, in dem die Steuergelder zum Nutzen aller verwendet werden sollten. Nach Jägers Meinung hatten der Autobahnbau sowie das Projekt der Schiffbarmachung des Hochrheins mittlerweile beträchtlich an Bedeutung gewonnen. Er führte weiter aus, dass ein Hafenneubau in Stuttgart nur negative Folgen nach sich ziehen würde, etwa dergestalt, dass den schon bestehenden

¹ Vgl.: HStAS: EA 1/105: 10. Sitzung (14. März 1955).

² Vgl.: Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 1. Wahlperiode, Protokoll-Bd. IV., (23. März 1955), S. 2938.

Häfen Mannheim und Heilbronn sowie bei der Bundesbahn erhebliche Einbußen entstünden. Der Hochrheinausbau wäre demgegenüber eher von Vorteil, zumal die für die Schiffbarmachung notwendigen Hochrheinkraftwerke eine weit größere Menge an elektrischer Energie erzeugten, als vergleichsweise die Neckarkraftwerke.¹ Der badische Staatsrat Friedrich Werber (CDU) hatte im Hinblick auf die zu befürchtenden Güterabwanderungen für die Häfen Mannheim und Karlsruhe in der Kabinettsitzung der Landesregierung vom 14. März 1955 sogar Entschädigungsleistungen (Ausgleichszahlungen) für die betroffenen Städte gefordert.²

Bereits vor dem Ersten Weltkrieg war die von Preußen mit Vehemenz vertretene Einführung von Schifffahrtsabgaben auf großen Widerstand in Baden gestoßen. Im Zentrum dieses Protests stand dabei die Stadt Mannheim, die sich mit der Erhebung von Abgaben zum Zwecke des Ausbaus weiterer Schifffahrtswege in Deutschland – so die Vorstellung Preußens – schließlich auch langfristig mit der Schiffbarmachung des Neckar zunächst bis Heilbronn und später sogar bis ins württembergische Kernland hinein konfrontiert sehen musste. Damit wäre Mannheim seiner Rolle als Endpunkt und einziger Umschlagsplatz für Güter ins württembergische Hinterland beraubt gewesen. Die Stadtoberen der Rhein-Neckar-Metropole mussten sich genau wegen dieses von ihnen gefürchteten und gleichermaßen bekämpften Vorhabens der Kritik der Abgabebefürworter erwehren. Mannheim, so der Vorwurf, „saße im Fett“ und wollte den Anschluss anderer Städte an schiffbare Flüsse verhindern.³ In diesem Sinne hatten bereits Ende Februar 1908 die Konstanzer Nachrichten behauptet, der Badische Landtag habe sich einseitig den Interessen der Mannheimer Wirtschaftskreise zugewandt. Mannheim wollte seine monopolistische Stellung für den Güterumschlag nach Süddeutschland und nach der Schweiz aufrechterhalten und daher sowohl die Neckar- als auch die Rheinschifffahrt bis nach Basel unterbinden.⁴ Nachdem die Schifffahrt auf dem Oberrhein aber bereits bis nach Straßburg weitergeführt worden war und dort ihren vorläufigen Endpunkt fand, hatte Mannheim von einer Verlängerung der Rheinschifffahrt über Straßburg hinaus bis nach Basel oder sogar bis zum Bodensee keinerlei wirtschaftlichen Nachteile zu erwarten. Daher

¹ Vgl.: Ebd., S. 2929/2930.

² HStAS: EA 1/105, 10. Sitzung (14. März 1955).

³ Vgl.: Verhandlungen des Reichstags, Protokollband 232, 1908, Sitzung vom 1. April 1908, S. 4529.

⁴ Vgl.: Ebd., S. 4531.

konnte die Stadt bezüglich der Oberrheinschifffahrt mit gutem Gewissen eine positive Haltung einnehmen. Demgegenüber schlugen nun aber der Stadt Straßburg, die ihrerseits Endpunkt der Rheinschifffahrt bleiben wollte, ähnlich wie Mannheim als ursprünglichem Terminus entsprechende Vorwürfe entgegen. In Straßburg hoffte man auch weiterhin auf einen hohen Güterumschlag. Schiffe sollten dort be- und entladen und Waren über den Rhein-Rhône-Kanal, den Rhein-Marne-Kanal und den Rhein-Saar-Kanal weitertransportiert werden. Insbesondere mittels der Rhein-Rhône-Verbindung von Straßburg bis Mühlhausen könnten im Anschluss daran über den Hüniger Kanal Güter auf dem bequemsten Wege nach Basel gebracht werden. Dies wäre für die Schweiz im Vergleich zur Oberrheinregulierung die wesentlich billigere und daher die attraktivere Variante, da sie für keinen der Kanäle Baukosten mittragen müsste. Trotz dieser durchaus verlockenden Zukunftsvisionen der Straßburger beharrte die Schweiz aber weiterhin auf der Regulierung des alten Rheinbetts bis nach Basel.¹

Ungeachtet der Gefahr des Verlusts wichtiger Güterumschläge für den Mannheimer Rheinhafen an die Neckarschifffahrt war auf badischer Seite allerdings auch die Frage aufgetreten, ob und inwiefern man in Baden selbst gegebenenfalls aus der Neckarwasserstraße Vorteile ziehen könnte. Beispielsweise war schon damals absehbar, dass von den in Nordbaden errichteten oder noch zu errichtenden Kraftwerken entlang des Neckars die in dieser Region schon vorhandenen Industriebetriebe massiv profitieren würden. Ein wirtschaftlich starkes württembergisches Hinterland hätte Baden – aller Konkurrenz zum Trotz – ebenfalls von Nutzen sein können. In erster Linie, so stellte der Erbacher Bürgermeister Weiß in einer Sitzung der Ersten Ständekammer des Badischen Landtags 1917 fest, sollte jedoch die Oberrheinschifffahrt gefördert werden. Dies läge schließlich immer noch im unmittelbaren Interesse Badens. Gleichzeitig müsste aber eine Beeinträchtigung der Neckarschifffahrt so weit wie möglich vermieden werden. Es wurde sogar die Auffassung vertreten, die badische Seite müsste dem württembergischen Wunsch nach Realisierung der Neckarschifffahrt, etwa in Form einer Kostenbeteiligung, entgegenkommen. Dann, so glaubte man, wäre Württemberg zu gegebener Zeit seinerseits eher bereit, die badischen Interessen in der Oberrheinfrage zu unterstützen. Denn immerhin waren sich die

¹ Vgl.: Verhandlungen der Ersten Kammer der Ständeversammlung, Protokollheft, 1917, 5. Sitzung, 13. Juni 1917, S. 125.

Budgetkommission der Ersten Badischen Kammer und die Zweite Kammer darin einig, dass es sich bei der Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee sowie bei der Gewinnung der noch brachliegenden Wasserkräfte des Rheins um die *weitaus wichtigste und dringlichste Aufgabe des badischen Staates* handelte.¹

Dass man in Württemberg der Oberrhein- und der Hochrheinschifffahrt nicht unbedingt Sympathien entgegenbrachte, zeigte sich in der offiziellen Haltung der württembergischen Regierung angesichts der an sie gestellten Bitte um einen Kostenzuschuss zum Bau der Schleuse bei Augst (östlich von Basel) sowie weiterer allgemeiner Projektierungen für den Hochrheinausbau. Zweimal, am 28. Juli und am 28. Dezember 1910, hatte der Konstanzer Rheinschiffahrtsverband die Königlich Württembergische Regierung in Stuttgart zu einer Beitragsleistung ersucht. Ministerpräsident von Weizsäcker und Minister Pischek (Inneres) hatten ein gewisses Interesse Württembergs gegenüber den Verbandsvertretern zwar generell zugegeben, machten gleichzeitig aber die wesentlich größere Rolle der Neckarkanalisation für Württemberg deutlich. In seinem Schreiben vom 08. Juni 1911 hatte Pischek dem Verband mitgeteilt, dass man Gutachter mit der Beurteilung der württembergischen Interessen bezüglich der Hochrheinschifffahrt beauftragt habe.² Am 08. Oktober desselben Jahres teilte die württembergische Regierung dem Verbandsvorstand in Konstanz mit, dass aus ihrer Sicht lediglich die unmittelbar am Bodensee gelegenen Gemeinden Frachtvorteile erzielen könnten. Der Nutzen einer Hochrheinwasserstraße bis in den Bodensee wäre aus württembergischer Sicht demnach also nur sehr gering, die Transportausfälle für die Bahn demgegenüber sogar schädlich. Deshalb lag für die Regierung in Stuttgart für eine finanzielle Beteiligung an den Projektierungen keine genügende Rechtfertigung vor. Unter der Voraussetzung, dass auch andere Staaten sich beteiligten, wäre sie allerdings zu einem Beitrag für die Bodensee-Abflussregulierung in Höhe von 2.500 Mark bereit, da man in einer solchen für die württembergische Uferzone durchaus Vorteile erkannte.³ Gewiss hatte

¹ Vgl.: Ebd., S. 132–136. Zit. nach: Ebd., S. 128.

² Stellung der württembergischen Regierung ..., S. 108. Immerhin hatte das Land Baden am 02. März desselben Jahres (1910) diese Projektierungsvorhaben mit einem Zuschuss in Höhe von 20.000 Mark bedacht, unter der Maßgabe allerdings, dass die Schweiz einen mindestens gleichhohen Beitrag entrichten sollte und die Projektvorschläge im Rahmen eines internationalen Wettbewerbs gesammelt werden sollten. (Vgl.: Rheinschiffahrtsverband Konstanz und Rheinregulierungsprojekt, S. 124/125.)

³ Vgl.: Internationaler Rheinschiffahrtsverband Konstanz, (1911), S. 253/254. Gegenüber dem Königlichen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten in Berlin hatte das Württembergische Staatsministerium anfangs November 1911 sogar betont, es wäre aus württembergischer Sicht nicht

Württemberg ein Interesse an Transportkostenvorteilen. Wie der Konstanzer Verband aber sehr wohl registriert hatte, dachte man in Stuttgart in diesem Zusammenhang mehr an die Neckarschiffahrt. Gegenüber der Oberrhein- und der Hochrheinschiffahrt überwog das Misstrauen. Dennoch wünschte man sich in Konstanz auch weiterhin von der Stuttgarter Regierung mehr Beachtung für das Hochrheinprojekt. Immerhin hatte sich ja auch die Bayerische Ständekammer zu einem Kostenzuschuss für Projektierungsarbeiten in Höhe von 10.000 Mark entschließen können und Erbprinzregent Luitpold hatte sich zudem am 30. Oktober 1911 in der Kammer der Bayerischen Reichsräte explizit für die Rheinschiffahrt ausgesprochen.¹

Die Badener fühlten sich nach dem Zweiten Weltkrieg gegenüber dem württembergischen Landesteil in wirtschaftlicher Hinsicht vernachlässigt, wenn nicht sogar vergessen. Während des Krieges habe sich, nach ihrer Auffassung, die württembergische Wirtschaft im Rücken Badens entwickeln können.² Eine solche wirtschaftliche Entwicklung sei dem Land Baden selbst aber wegen seiner Grenzlage zu Frankreich hin verwehrt geblieben. Es musste deshalb nach Meinung des Abgeordneten Jäger in Zukunft darauf ankommen, die Interessen beider Landesteile, vor allem auf wirtschaftlichem Gebiet, auszugleichen. Jäger selbst hatte sich nach eigenem Bekunden zwar in der Zwischenzeit mit dem neuen Staatsgebilde (Baden-Württemberg) abgefunden, doch für den Fall des Falles wäre er durchaus gerne bereit, einer *Ehescheidung* zuzustimmen, weil man schließlich auch nicht *kirchlich getraut* worden sei.³

sinnvoll, sich dem Projekt der Oberrheinregulierung zuzuwenden, solange die Finanzierung der Neckarkanalisation nicht gesichert sei. (Vgl.: HStAS: E 130 b, Nr. 269 Schreiben des Württembergischen Staatsministeriums an das Königliche Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, betr. Schiffbarmachung des Oberrheins.)

¹ Internationale Vereinigung zur Förderung der Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee: IV. Hauptversammlung in Ravensburg. In: Die Rheinquellen, 8 Jg.(1913), (S. 195–203), S. 196/197, 199. Der Konstanzer Verband hatte in einer Eingabe an das Bayerische Ministerium des Äußeren sowie an die Kammer der Reichsräte und an einzelne Abgeordnete um den besagten Zuschuss von 10.000 Mark ersucht. Bayern, Württemberg und Vorarlberg sollten gemeinsam – nach Leistung des Beitrags Badens – die Restsumme in Höhe von 28.000 Mark aufbringen, da sie aus Verbandssicht aus der Hochrheinschiffahrt Vorteile erhalten würden. Aus dieser Vorstellung rührte die Hoffnung auf eine finanzielle Beteiligung Württembergs her. (Internationaler Rheinschiffsahrtsverband Konstanz, (1912), S. 64–66)

² Auf dieses Argument wurde im Zusammenhang mit dem südbadischen Standpunkt in der Hochrheinschiffahrtsfrage bereits genauer eingegangen.

³ Vgl.: Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 1. Wahlperiode, Protokoll-Bd. IV., (23. März.1955), S. 2930/2931.

Im weiteren Verlauf der genannten Haushaltsdebatte vom 23. März 1955 trat der badisch-württembergische Gegensatz immer wieder zutage. Um den Vorwürfen der badischen Interessenvertreter zu begegnen, ergriffen nun auch die Befürworter der Neckarkanalisation das Wort. Diese wiesen ihrerseits auf wirtschaftlich bedeutsame Gebiete in Württemberg hin, die ebenso wie die Hochrheingegend wegen ihrer äußerst ungünstigen Verkehrslage einer Standortaufwertung durch die Neckarschifffahrt bedürften. Die Behauptung, man wollte den badischen Landesteil in irgendeiner Weise benachteiligen, wies man entschieden von sich. Stattdessen hielt man den Kritikern vor, dass die Vertreter des Landes Baden ja selbst am 01. Juni 1921 den Neckar-Donau-Staatsvertrag mitunterzeichnet und damit gegenüber dem Neckarausbau eine positive Haltung eingenommen hätten.¹

Die einzige Möglichkeit, diese für das Zusammenwachsen der beiden Landesteile mehr als schädliche Diskussion ihrer Dynamik zu berauben, konnte nur in dem Versuch bestehen, bei allen Beteiligten die Auffassung durchzusetzen, dass Hochrheinschifffahrt und Neckarkanalisation nicht im Widerstreit zueinander stünden. In diesem Sinne ergriffen in der Landtagssitzung vom 23. März schließlich auch weitere Abgeordnete das Wort. Ein Redner machte unter anderem den Vorschlag, man sollte vorerst den Wohnungsbau forcieren und dann in einigen Jahren, nach Behebung der größten Wohnungsnot (etwa ab 1958), die frei werdenden Gelder in beide Schifffahrtsprojekte investieren, denn sowohl mit einer Bauaufnahme am Hochrhein als auch am Neckar (für den Ausbau bis Plochingen) könnte nach seiner Auffassung ohnehin nicht in den folgenden drei bis vier Jahren gerechnet werden. Auf diese Weise hätte man den Hochrhein und den Neckar gleichzeitig ausbauen können und keines der Projekte wäre wegen der Finanzlage des Landes ins Hintertreffen geraten.² Fraglich bleibt jedoch, wie sich die Finanzlage vier Jahre später gestaltet hätte und ob dann die gleichzeitige Inangriffnahme beider Vorhaben tatsächlich möglich gewesen wäre. Andernfalls wäre durch diesen Vorschlag das Problem nur vertagt, aber nicht gelöst worden.

¹ Vgl.: Ebd., S. 2932/2933, 2937.

² Ebd., S. 2943/2944.

Auch Ministerpräsident Gebhard Müller (CDU) betonte, dass sich die beiden Wasserstraßenprojekte nicht ausschließen müssten. Sie würden von der Landesregierung als gleichberechtigte Ziele in der Verkehrspolitik des Landes betrachtet. Er führte weiter aus, dass bisher noch kein endgültiger Beschluss bezüglich einer Weiterführung der Neckarschifffahrt über Stuttgart hinaus gefällt worden sei. Der Ministerpräsident bekräftigte zudem die schon 1952 in Rheinfelden (Baden) von Innenminister Ulrich geäußerte Bemerkung, dass der Hochrheinausbau das nächste in Angriff zu nehmende Schifffahrtsprojekt des Landes sein sollte, wenn bis dahin mit der Schweiz der noch ausstehende Ausführungsvertrag abgeschlossen wäre und auch in Bezug auf die Kostenaufteilung zwischen Bund und Land Einigkeit herrschte.¹ Innerhalb der Landesregierung war man sich aber auch darüber im Klaren, dass zwar die Hochrheinschifffahrt als das nächste Wasserstraßenprojekt des Landes dem Neckarausbau nachfolgen sollte, die Weiterentwicklung des Neckarkanals oberhalb Stuttgarts aber in keiner Weise verhindert werden könne. Immerhin bestanden ältere vertragliche Abmachungen zwischen Württemberg und dem Reich, die einen solchen Ausbau bis nach Plochingen vorsahen.²

In einer Sitzung des Landeskabinetts im Jahre 1958 betonte der Ministerpräsident allerdings auch, dass man immer davon ausgegangen sei, dass der Hochrhein erst nach Erreichen Stuttgarts durch die Neckarschifffahrt ausgebaut werden sollte, wenn vorher bereits Untersuchungen zur Wirtschaftlichkeit und zum Naturschutz stattgefunden hätten.³ Diese Haltung war allerdings neu. Von solchen Untersuchungen war bisher nicht die Rede gewesen. Für jeden Außenstehenden musste diese neue Position der Regierung als weitere Verzögerungstaktik empfunden werden. Offensichtlich befand sich die Landesregierung schon gegen Ende der fünfziger Jahre in einem gewissen Zwiespalt. Auf der einen Seite standen ihre bisherigen in aller Öffentlichkeit gemachten Zusagen an die Adresse der Schifffahrtbefürworter in Südbaden. Auf der anderen Seite, vermutlich vor dem Hintergrund der Bodenseewasserversorgung für Stuttgart, ihre zunehmenden Bedenken aus Gewässerschutzgründen.

¹ Ebd., S. 2934/2935.

² Vgl.: HStAS: EA 1/105 Sitzungsberichte des Ministerrats, Bd. 4, 11. Sitzung, 21. März 1955, S. 130.

³ HStAS: EA 1/105 Sitzungsberichte des Ministerrates, Bd. 7, 33. Sitzung, 17. November 1958, S. 507.

Dass der Hochrheinausbau noch gegen Ende der fünfziger Jahre, wenn auch nicht so stark wie 1955, als ein Badisch-Württembergisches Politikum aufgefasst wurde, zeigten unter anderem auch die Bemerkungen des Staatsrats Werber während einer Kabinettsitzung im November 1958. Werber hatte die Meinung vertreten, die Frage des Ausbaus des Hochrheins zur Großschifffahrtsstraße müsse *unter taktischen Gesichtspunkten* gesehen werden. Bislang habe man seitens des Bundes und des Landes den Hochrheinausbau immer als das der Neckarkanalisation nachfolgende Projekt bezeichnet. *Draußen im Lande* – und damit meinte Werber zweifelsohne den badischen Landesteil – würde aber ein weiterer Aufschub des Projekts wegen des Naturschutzes wahrscheinlich auf Unverständnis stoßen, denn beim Bau des Neckarkanals hätte schließlich auch niemand dieses Argument hervorgebracht. Der Hochrheinausbau sei nach seiner Ansicht mittlerweile zu einer politischen Frage geworden und auf badischer Seite würde zunehmend auf das auffallend langsame Vorankommen des Projekts aufmerksam gemacht. Werber riet sogar, dass die Landesregierung von sich aus nicht explizit auf die Aspekte des Naturschutzes hinweisen bzw. sich zum Sachwalter derselben machen sollte; dies könnte schließlich auch von anderer Seite geschehen.¹ Arbeitsminister Hohlwegler (SPD) hielt es zudem für äußerst bedenklich, den Badenern gegenüber die Position zu vertreten, dass mit dem Autobahnbau bis Basel sowie mit der Elektrifizierung der Rheintal-Bahnlinie schon genügend für die badische Verkehrsinfrastruktur getan wäre und deshalb der Ausbau des Hochrheins zur Großschifffahrtsstraße von der Landesregierung nicht mehr als vordringlich angesehen würde.²

Gegen Ende der fünfziger und Anfang der sechziger Jahre schien unter den Landespolitikern die Auffassung des Hochrheinausbaus als ein Badisch-Württembergisches Politikum nur noch eine untergeordnete Rolle gespielt zu haben; zumindest waren derartige Äußerungen für diese Zeit kaum noch auszumachen. Es darf vermutet werden, dass diejenigen Politiker, die eher auf eine Mäßigung in der Debatte hinwirken wollten, tatsächlich Erfolg hatten und das bisher in der Diskussion vorherrschende Bild einer zu Lasten des Hochrheinausbaus durchgeführten Neckarkanalisation verdrängt werden konnte. Aus der vormaligen „Entweder-Oder-Parole“ war somit ein „Sowohl-als-auch-“

¹ Vgl.: HStAS: EA 1/105 Sitzungsberichte des Ministerrats, Bd. 7, 33. Sitzung, 17. November 1958, S. 506.

² Ebd.

Verhältnis“ geworden. In der allgemeinen Diskussion um das Projekt, d.h. in den Wortgefechten zwischen den Schifffahrtsbefürwortern und den Gegnern, hatten sich die Gegensätzlichkeiten aber noch bis in die sechziger Jahre hinein gehalten. Der Grund hierfür dürfte wohl darin gelegen haben, dass die allgemeine Auseinandersetzung um den Hochrheinausbau schon immer sehr emotional geführt worden war und die Behandlung der Partikularismusdebatte daher in die Argumentensammlung der Schifffahrtsbefürworter zu passen schien. So hatte unter anderem der Rheinschifffahrtsverband Konstanz der Arbeitsgemeinschaft zum Schutz von Hochrhein und Bodensee vorgeworfen, dass diese ihren Sitz deshalb in Stuttgart genommen habe, weil ihr die Wünsche der Industrie im Großraum Stuttgart offensichtlich näher lägen als die Interessen der badischen Wirtschaft.¹ Diesen Vorwurf wies der Vorsitzende der Arbeitsgemeinschaft, Wilhelm Kohlhaas, als haltlos zurück. Der Tradition vieler anderer Verbände folgend erachtete man es als selbstverständlich, sich am Regierungsort niederzulassen.² Ohnehin sei es eher unlogisch, gerade der Arbeitsgemeinschaft zum Schutz von Hochrhein und Bodensee derartige Vorhaltungen zu machen, zählten zu ihren Mitgliedern doch nicht nur Heimatverbände und -vereine aus dem ehemaligen Württemberg, sondern auch aus Baden. Zu erwähnen seien in diesem Zusammenhang lediglich der Badische Heimatschutz und der Badische Schwarzwaldverein. Es gehörte sicherlich nicht zum Selbstverständnis derartiger Vereinigungen, die sich dem Schutz von Natur, Landschaft und Heimatwerten verschrieben hatten, die Interessen der Industrie wahrzunehmen. Von ihnen konnte wohl auch kaum erwartet werden, dass sie ihren Vereinszweck auf dem Altar der altbadischen und altwürttembergischen Gegensätzlichkeit opferten. Kohlhaas lehnte es überhaupt ab, die Schiffbarmachung des Hochrheins als ein Politikum zwischen Badenern und Württembergern zu sehen, wenngleich die Schifffahrtsbefürworter dies immer wieder gerne behaupteten. Die Entscheidung, ob der Hochrhein vom Bund als Bundeswasserstraße übernommen würde und ob die Schweiz noch am Abschluss eines endgültigen Ausführungsvertrags mit der Bundesrepublik interessiert wäre, konnte nach Kohlhaas' Ansicht sowieso nicht in Stuttgart, Freiburg oder etwa in Konstanz, sondern einzig und allein in Bonn und in Bern gefällt werden.³

¹ Dieselbe Vermutung hatte auch der CDU-Landtagsabgeordnete Hermann Person während eines Besuchs in St. Gallen geäußert. (Kohlhaas, Entscheidung über letzte Werte ..., S. 211.)

² Ders., Um Hochrhein und Bodensee, S. 140.

³ Für und Wider den Hochrhein-Ausbau, S. 26.

Die obigen Ausführungen haben gezeigt, wie regionale Zwistigkeiten in die Argumentation eines an und für sich sachlichen Themas Eingang finden und die Diskussion emotionalisieren können. Dass es sich bei derartigen regionalen Gegensätzlichkeiten nicht nur um kurzfristig auftretende Phänomene handelt, beweist die Tatsache, dass der württembergisch-badische Gegensatz bereits in Form der Debatte um die Oberrheinschiffahrt mit der Hafenproblematik um Mannheim vor und während des Ersten Weltkrieges in Erscheinung getreten war. Weiterhin kann aber auch in umgekehrter Weise ein bestimmtes Vorhaben/Projekt erst zum Streit zwischen verschiedenen Regionen führen. Ein Gegensatz zwischen der Stadt Straßburg und den weiter oben gelegenen Gegenden ist zumindest nicht aus früheren Quellen ersichtlich. Dennoch waren die Vorwürfe an die Stadt am Oberrhein wegen ihres *egoistischen* Verhaltens in der Frage der Weiterführung der Rheinschiffahrt bis nach Basel sehr massiv. Alle hier genannten Streitigkeiten liegen nunmehr einige Jahrzehnte zurück. Es wäre jedoch vermessen, zu glauben, dass derartige Vorkommnisse heute nicht mehr möglich wären. Die Auseinandersetzungen um die wirtschaftliche und soziale Gleichstellung sowie die finanzielle Förderung Ostdeutschlands kann hier ebenso als Gegenargument erwähnt werden, wie – wiederum am Hochrhein – der Streit zwischen Südbaden und der Schweiz um die über deutsches Gebiet durchgeführten Anflüge auf den Zürich-Klotener Flughafen mit dem dabei verursachten Fluglärm.

11.2 Die Hochrheinschiffahrt im Spannungsfeld zwischen Stuttgart und der Ostschweiz

Wie im vorangegangenen Kapitel ausgeführt, war das Projekt der Schiffbarmachung des Hochrheins wegen des von den badischen Interessenvertretern erhobenen Vorwurfs der einseitigen Bevorzugung des württembergischen Landesteils gegenüber Baden und damit insbesondere auch der Neckarschiffahrt durch die Stuttgarter Regierung zu einem Streitpunkt in der baden-württembergischen Landespolitik geworden. Doch auch in internationaler Hinsicht stand der Hochrhenausbau im Spannungsfeld gegensätzlicher Interessen. Genauer ging es um die Auseinandersetzung über die Fernversorgung weiter Teile Württembergs mit Trink- und Nutzwasser aus dem Bodensee. Als Kontrahenten in diesem Streit standen sich die potentiellen Wasserbezieher im Raum Mittlerer

Neckar und die an der Hochrheinschiffahrt vehement interessierten Befürworterkreise in der Ostschweiz unversöhnlich gegenüber.

Durch die naturbedingte Wasserarmut im württembergischen Kernland aufgrund der nur sehr ungenügenden Grundwasserbildung war der Bezug von Trink- und Brauchwasser über Fernleitungen aus anderen Gegenden des Landes, in welchen entsprechender Wasserreichtum herrschte, unausweichlich geworden. Mit einer weiteren Verschärfung dieser Situation musste aufgrund der für die Zukunft prognostizierten Zunahme der Bevölkerung sowie der Zahl gewerblicher und industrieller Betriebe gerechnet werden. Der größte natürliche Trink- und Brauchwasserspeicher, der in diesem Zusammenhang über die Versorgung der um ihn herum ansässigen Bevölkerung hinaus auch überregionale Bedeutung erlangen konnte, war der Bodensee. Bereits am 30. Juli 1953 war zur Planung und Organisation des Fernwasserbezugs der Zweckverband Bodensee-Wasserversorgung gegründet worden. Offensichtlich im Zusammenhang mit dieser Gründung hatten die schweizerischen Bundesbehörden erstmals Kenntnis von dem großen Vorhaben auf deutscher Seite erhalten. Ein Jahr später hatte das baden-württembergische Innenministerium mit Schreiben vom 15. Oktober das Eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft in Bern offiziell darüber informiert, dass der Zweckverband beim zuständigen Landratsamt Überlingen den Antrag gestellt habe, bei dem Ort Sipplingen für die Wasserversorgung einer größeren Anzahl von Gemeinden in Baden-Württemberg bis zu 2.160 l/Sek. zu entnehmen. Dem Schreiben beigelegt war eine vollständige Fertigung des baurechtlichen Verleihungsgesuchs (datiert auf den 26. Mai 1954) des Zweckverbandes.¹ In der Ostschweiz, insbesondere im Kanton St. Gallen, stand man dem Projekt mit größter Skepsis gegenüber. Nach dem Bekanntwerden der Stuttgarter Pläne war in zwei Interpellationen des st. galler Kantonsrates Gabathuber (1954 und 1957) die Furcht vor dem neuen Wasserinteressenten geäußert worden, der entgegen der Interessen der natürlichen Anlieger – gemeint war insbesondere die Hochrheinschiffahrt – seine eigenen *egoistischen Überlegungen* in den Vordergrund stellte. Einer Forderung des St. Galler Regierungsrats entsprechend war die Lösung des Problems auf dem Konferenzwege gesucht worden. In Rorschach, Lindau und München hatten Gespräche zwischen den Anliegerstaaten

¹ Vgl.: BAR: E 8170 (D), Bd. 184 (Bodenseeregulierungen), Schreiben des Eidgenössischen Politischen Departements an den Bundesrat vom 12. März 1956, S. 1/2

stattgefunden, bei denen die Befürchtungen des Kantons St. Gallen auch von den Delegationen des Kantons Thurgau, der schweizerischen Bundesbehörden sowie Österreichs geteilt wurden.¹

Unter Bezugnahme auf die Zusammenkünfte in Lindau (28. Oktober 1955) und München (01. Dezember 1955) hatte Ministerpräsident Gebhard Müller aufgrund der geäußerten Bedenken sowie der von der schweizerischen Delegation in München gestellten Forderungen in seinem Schreiben vom 21. Dezember 1955 gegenüber dem Bundesrat in Bern die Bereitschaft der Landesregierung erklärt, den schweizerischen Behörden auf deren Wunsch hin Auskunft über die jeweils geförderten Wassermengen zu geben. Ansprüche seitens der Landesregierung auf zusätzliche Maßnahmen zur Reinhaltung des Bodensees wegen der Wasserentnahme sollten gegenüber der Schweiz künftig nicht gestellt werden. Auch wurde betont, dass das Versorgungsprojekt in der Zukunft nicht als Präzedenzfall aufgefasst werden sollte.² Aus der Sicht der Ostschweiz war jedoch die Erklärung des Ministerpräsidenten, dass die Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee durch die Wasserentnahme nicht erschwert werden sollte, die wichtigste Zusage. Nachdem der Bundesrat am 01. Mai 1956 die Übereinstimmung der von der Baden-Württembergischen Landesregierung erfolgten Erklärung mit den gestellten Bedingungen festgestellt hatte, übergab die Kölner Gesandtschaft der Schweiz im Auftrag des Bundesrats an das Auswärtige Amt in Bonn am 23. Mai eine Note. Darin hatte die schweizerische Bundesregierung nach ausdrücklicher Zustimmung der Kantonsregierungen von St. Gallen und Thurgau grundsätzlich positiv reagiert, jedoch mit dem Vorbehalt, dass die Wasserverhältnisse des Bodensees sowie das Hochrheinschifffahrtsprojekt selbst nicht beeinträchtigt werden dürften. Der baden-württembergischen Landesregierung war ein Schreiben desselben Inhalts ebenfalls über die Schweizerische Gesandtschaft in Köln bereits am 12. Mai zugegangen. Österreich hatte in diesem Zusammenhang eine etwa gleich lautende Erklärung wie die Schweiz abgegeben.³

¹ Vgl.: Interpellation Dr. Rohner ..., S. 2/3.

² Vgl.: BAR: E 8170 (D), Bd. 184 (Bodenseeregulierungen), Schreiben des Eidgenössischen Politischen Departements an den Bundesrat vom 12. März 1956, S. 1/2.

³ Vgl.: BAR: E 8170 (D), Bd. 184 (Bodenseeregulierungen), Sitzung des Schweizerischen Bundesrates vom 01. Mai 1956 (Protokollauszug), Bundesratsbeschluss, S. 1/2. Ebd.: Schreiben des Schweizerischen Bundesrates an den Ministerpräsidenten des Landes Baden-Württemberg vom 12. Mai 1956. Ebd.: Schreiben des Schweizerischen Bundesrates an das Auswärtige Amt vom 23. Mai 1956. Vgl.: Interpellation Dr. Rohner ..., S. 3.

Im Vorfeld dieser Note hatte sich der Bundesrat dem Vorwurf ausgesetzt gesehen, mit dem Zugeständnis gegenüber Deutschland eigene Rechte am Bodensee preiszugeben. Die Regierung in Bern war allerdings der Auffassung, dass die Schweiz weder eine völkerrechtlich verbindliche Abmachung eingehe noch auf irgendwelche Rechte verzichte. Seitens der Schweiz habe auch keine rechtliche Möglichkeit bestanden, Deutschland die Wasserentnahme aus dem Bodensee zu verwehren, zumal auf schweizerischer Seite, unter anderem in St. Gallen, schon seit Jahren das Gleiche getan wurde. Einzig bei Vorliegen technischer oder rechtlicher Mängel des deutschen Projekts wären die Rechte der Schweiz negativ tangiert worden. Da dies jedoch nicht der Fall war, hatte für die Schweiz auch keine prinzipielle Veranlassung bestanden, sich dem Ansinnen der Baden-Württembergischen Landesregierung entgegenzustellen. Im Einklang mit allen betroffenen schweizerischen Behörden und Kantonen (u.a. St. Gallen und Thurgau) war man sich auch bewusst, dass es im Interesse der Schweiz läge, ihre Rechte auf den Grenzgewässern nicht zu kleinlich auszulegen. Bei übertriebener Wahrnehmung des der Schweiz zustehenden Einspruchsrechts wäre die Verärgerung des Auslandes und damit entsprechende Gegenmaßnahmen zu befürchten.¹

Noch im Laufe des Jahres 1955 wurde mit dem Bau des besagten Pumpwerks bei Sipplingen am Überlinger See begonnen. 1958 erhielt der Zweckverband vom Landratsamt Überlingen das Recht, Wasser aus dem See bis zu einer maximalen Tagesmenge von 190.000 m³ zu beziehen. Bald stellte sich jedoch heraus, dass der größte Teil des vom Zweckverband bezogenen Wassers nicht für private Haushalte, sondern für industrielle Zwecke im Mittleren Neckargebiet verwendet wurde. In der Ostschweiz, vor allem im Kanton St. Gallen, schenkte man dieser Entwicklung besondere Aufmerksamkeit, da man für die Zukunft mit einer größeren Wasserentnahme aus dem Bodensee rechnen musste, was die Verwirklichung der Hochrheinschifffahrt möglicherweise in Frage gestellt hätte.²

¹ Vgl.: BAR: E 8170 (D), Bd. 184 (Bodenseeregulierungen), Mitbericht des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements an den Bundesrat vom 24. März 1956. Ebd.: Mitbericht des Eidgenössischen Departements des Innern an den Bundesrat vom 20. März 1956. Ebd.: Vernehmlassung zum Mitbericht des Justiz- und Polizeidepartementes betreffend die Wasserentnahme aus dem Bodensee (Eidgenössisches Politisches Departement) vom 16. April 1956, S. 2.

² Vgl.: Bericht des Regierungsrates des Kantons St. Gallen ..., S. 15.

Tatsächlich setzte sich im Laufe der Zeit auf der deutschen Seite die Auffassung durch, wegen der Hochrheinschiffahrt bis in den Bodensee und die in diesem Zusammenhang stattfindende Industrieansiedlung in den Uferbereichen könnte die Güte des Trinkwassers gefährdet werden. Mit der 1962 von der baden-württembergischen Landesregierung veröffentlichten Denkschrift waren die diesbezüglichen Bedenken der Regierung im Hinblick auf die Erschließung des Bodensees durch die Schifffahrt offengelegt worden. Der Hochrhein sollte daher aus Sicherheitsgründen nur noch auf der Teilstrecke zwischen Basel und Waldshut ausgebaut werden. Im Kanton St. Gallen brachte man für diesen Wunsch kein Verständnis auf, sondern man sah seine schon jahrzehntewährenden Bemühungen um den Hochrhinausbau mit einem Mal in ernsthafter Gefahr. In seiner Antwort auf die Interpellation des Abgeordneten Rohner betreffend die Hochrheinschiffahrt bis zum Bodensee hatte der Vorsteher des St. Galler Baudepartements, Regierungsrat Frick, festgestellt, dass die bisherigen Befürchtungen tatsächlich begründet seien. Den Initiatoren und Interessenten der Fernwasserversorgung in Stuttgart wurde zugleich unterstellt, sie würden bei der Baden-Württembergischen Landesregierung auf eine Verhinderung der Hochrheinschiffahrt hinwirken. Dies stünde in massivem Widerspruch zu den bisherigen zwischenstaatlichen Abmachungen. In seinem Schreiben vom 17. Oktober 1962 hatte sich der St. Galler Regierungsrat deshalb unmittelbar an die Baden-Württembergische Landesregierung mit einer klaren Absage an einen Teilausbau bis zur Aaremündung sowie der Forderung nach einer Lösung auf dem Konferenzwege gewandt. In seinem Antwortschreiben vom 07. November hatte der Ministerpräsident von Baden-Württemberg erklärt, man wolle dem Wunsch nach einer klärenden Konferenz gerne entsprechen. Bis diese Beratungen abgeschlossen wären, wollte die Landesregierung von einer endgültigen Beschlussfassung über den Anschluss des Bodensees an die Hochrheinschiffahrt absehen.¹

Besonders deutlich wird die Empörung der St. Galler Kantonsregierung unter anderem anhand der folgenden Verlautbarung:

¹ Vgl.: Interpellation Dr. Rohner ..., S. 4.

„Es bedeutet (...) eine untragbare Zumutung, nicht nur für den Kanton St. Gallen, sondern für das ganze ostschweizerische Wirtschafts- und Verkehrsgebiet, wenn ohne jede gegenseitige Konsultation, über unsern Kopf hinweg Entscheidungen getroffen werden sollen, die die künftige Entwicklung dieser Region aufs nachhaltigste und nachteiligste beeinflussen müßten.“¹

Die Baden-Württembergische Landesregierung sah sich fortan dem Vorwurf ausgesetzt, sie wollte mit ihrer Denkschrift einseitig die Regelungen des Vertrags von 1929 sowie die Abmachung über die Wasserentnahme von 1955 aufheben. Weil es sich aber in beiden Fällen um internationale Abkommen handelte, war eine einseitige Änderung dieser Vertragswerke aus völkerrechtlichen Gründen ohnehin nicht möglich.² Für die Landesregierung galt es deshalb, in Zukunft vorsichtig zu taktieren, denn in allen den Bodensee betreffenden Fragen, ob sie sich nun auf die Schifffahrt, die Reinhaltung des Sees oder die Wasserentnahme bezogen, war man stets auf die Zusammenarbeit Österreichs und der Schweiz angewiesen. Innenminister Filbinger hatte mit Blick auf dieses Problem während einer Kabinettsitzung 1962 erklärt, dass das Innenministerium deshalb *die Tür* zu einem Vollausbau des Hochrheins bis zum Bodensee nicht ganz *zuschlagen* wollte.³ Mit der Beschränkung auf einen *vorläufigen* Verzicht auf den Vollausbau bis zum Bodensee bestanden aber auf Seiten der Gegner der Hochrheinschifffahrt Befürchtungen, dass zu einem späteren Zeitpunkt die Reststrecke eventuell doch noch ausgebaut würde. Ein definitives „Nein“ zum Vollausbau war zu Beginn der sechziger Jahre also nicht verlautet. Wegen dieses eher halbherzigen Bekenntnisses sah sich die Landesregierung deshalb dem Vorwurf der Schifffahrtsgegner ausgesetzt, eine *Salamitaktik* verfolgen zu wollen und nach dem Erreichen der Aaremündung schließlich bis zum Bodensee weiterzubauen.⁴ Dennoch musste man den Tatsachen entgegensetzen. Wie in einer Landtagssitzung geäußert, konnte die Schweiz gerade wegen der Regelungen von 1955 über die Wasserentnahme aus dem Bodensee einen Teilausbau, wie er von der Landesregierung in Stuttgart angestrebt wurde, ablehnen.⁵ Vor allem Regierungsvertreter aus den ostschweizerischen Kantonen, insbesondere aus St. Gallen und Thurgau, aber auch aus Vorarlberg machten gegenüber der Baden-

¹ Zit. nach: Bericht des Regierungsrates des Kantons St. Gallen ..., S. 3.

² Ebd., S. 28/29.

³ Vgl.: HStAS: EA 1/105: 23. Sitzung (17. Juli 1962).

⁴ Vgl.: Renner, S. 67.

⁵ Vgl.: Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 3. Wahlperiode, Protokoll-Bd. V., (24. Oktober 1963), S. 6431.

Württembergischen Landesregierung ihren Standpunkt deutlich. Die Erklärung des Ministerpräsidenten von 1955 wurde selbstverständlich als verbindlich betrachtet und man beharrte auf Vertragstreue. Es widerspräche nach ihrer Ansicht Treu und Glauben, wenn die Landesregierung nun plötzlich einseitig vorgehen wollte.¹

An Schärfe hatte die Diskussion allerdings durch die Äußerungen des Vorsitzenden des Zweckverbandes Bodensee-Wasserversorgung und Stuttgarter Oberbürgermeisters Klett gewonnen. Dieser hatte nämlich im November 1962 anlässlich einer öffentlichen Kundgebung der Vereinigung Deutscher Gewässerschutz in Stuttgart, welche unter dem Motto „Bedrohter Bodensee“ stand, behauptet, dass eine gleichzeitige Nutzung des Bodensees als Trinkwasserspeicher und als Schifffahrtsstraße unmöglich sei.² Da für die Zukunft mit einem massiven Anstieg des Wasserbedarfs gerechnet werden müsste, läge die Reinheit des Bodenseewassers im elementaren Interesse vieler Städte und Gemeinden Württembergs. Insofern verstand sich Klett selbst als einen „Frontkämpfer“ für die Reinhaltung des Bodensees. Dass er sich mittlerweile auch der Unterstützung durch die Landesregierung gewiss sein konnte, hatten die bisherigen Äußerungen von Ministerpräsident Kiesinger bewiesen.³ Klett forderte allerdings nicht nur einen Verzicht auf die Schifffarmachung des Hochrheins bis zum Bodensee, sondern sprach sich vor Vertretern des Schweizerischen Komitees gegen den Ausbau des Hochrheins im September desselben Jahres sogar gegen einen Teilausbau bis zur Aaremündung aus. Innenminister Filbinger hatte diesbezüglich im Landtag bemerkt, dass es dem Stuttgarter Oberbürgermeister unbenommen sei, seine eigene Position zu vertreten. Die Landesregierung sei ihrerseits jedoch der Auffassung, durch einen Teilausbau des Hochrheins bis Waldshut würde die Bodensee-Wasserversorgung in keiner Weise gestört.⁴

In der Ostschweiz waren die Äußerungen Kletts jedoch Wasser auf die Mühlen der Schifffahrtbefürworter. Sie warfen der Stuttgarter Industrie vor, dass sie sich bisher unter Inkaufnahme der Verschmutzung des Neckars hatte prächtig entwickeln können. Der Neckar indes taugte allerdings kaum mehr zur Trink- und

¹ Rheinschifffahrtsverband Konstanz e.V.: Geschäftsbericht 1962, S. 12.

² Christaller, S. 125.

³ Vgl.: Klett, S. 60–63.

⁴ Vgl.: Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 3. Wahlperiode, Protokoll-Bd. IV., (20. September 1962), S. 4332.

Brauchwassergewinnung. Deshalb sei man in Stuttgart schließlich auf das saubere Bodenseewasser angewiesen. Damit nun aber für die Zukunft das Wasser des Bodensees in seiner bisherigen Qualität erhalten bliebe, müsste eine fortschreitende Industrialisierung des Bodenseeraumes im Interesse der Stuttgarter Wasserbezieher unter allen Umständen unterbleiben. Mehr noch: Der Stuttgarter Industrie wurde taktisches Vorgehen unterstellt. Mit der Verhinderung jeder wirtschaftlichen Entwicklung in der Ostschweiz und in Österreich könnte sie ihre Konkurrenzposition gegenüber den anderen Bodenseeanliegerstaaten auf unlautere Weise festigen und ausbauen.¹ Hätten Stuttgart und all die anderen Gebiete, die nun ihr Wasser aus dem Bodensee beziehen mussten, allerdings schon früher auf die Reinhaltung des Neckars geachtet, so wäre nach Ansicht der Ostschweizer eine Fernwasserversorgung überhaupt nicht erforderlich geworden.² Hierzu äußerte der st. galler Nationalrat Paul Bürgi gegenüber dem Journal de Genève (Ausgabe vom 23./24. Februar 1963), nachdem er zuvor in Stuttgart die Landesregierung zur Einhaltung der mit der Schweiz abgeschlossenen Verträge ermahnt hatte:

„Stuttgarts energischer Oberbürgermeister, der sich nicht weiter um seine Nachbarn kümmert, möchte den Bodensee ausschließlich als Wasserspeicher sichern und aus ihm eine Art Naturschutzpark, eine Schutzzone für die Stuttgarter Industrie machen (...).“³

Der thurgauer Kantonsrat Sauter hatte insbesondere die von ihm wahrgenommene Arroganz moniert, mit der einige Schifffahrtsgegner versuchten, unter dem Vorwand des Natur- und Gewässerschutzes der Ostschweiz moralisierend entgegenzutreten. Gegen eine Denkschrift des Deutschen Heimatbundes gerichtet, warf er den Schifffahrtsgegnern vor:

„Was nun aber die Zweckbestimmung des Landes am Hochrhein und Bodensee sein soll, müssen allenfalls die Bewohner dieser Landschaft entscheiden, weder der Deutsche Heimatbund mit Sitz in Neuss, in Nordrhein-Westfalen, noch der Herr Oberbürgermeister von Stuttgart, der sich vor kurzem auch berufen fühlte, zu sagen, was für diese Landschaft gut und was für sie schlecht sei.“⁴

¹ Kohlhaas, Entscheidung über letzte Werte ..., S. 213.

² Paulssen, Ist der Bodensee in Gefahr? S. 50.

³ Zit. nach: Die Stellung unserer Arbeitsgemeinschaft ..., S. 372/373.

⁴ Zit. nach: Der Kanton Thurgau ..., S. 23/24.

Bezugnehmend auf den von dem Heimatschutzverband in seiner Denkschrift verwendeten Begriff *Lebensraum* bemerkte Sauter außerdem, dass „(...) *Begriffe wie „Lebensraum“ (...) in das Wörterbuch des Dritten Reiches unseligen Angedenkens (gehörten)*“.¹ Mit diesen Äußerungen wird deutlich, wie sehr die Auseinandersetzung zwischen Stuttgart und der Ostschweiz um die Wasserentnahme aus dem Bodensee stark an Emotionalität gewonnen hatte. Dass die Gemüter in der Ostschweiz durch Äußerungen, wie Arnulf Klett sie machte, beunruhigt wurden, erscheint nachvollziehbar. Das Auftreten des einen oder anderen Kantonspolitikers als Sachwalter ostschweizerischer Interessen in zum Teil erheblich emotionaler Weise war aber selbst in der Schweiz mit einigem Argwohn zur Kenntnis genommen worden. Im Rahmen der Behandlung der „Motion Obrecht“ betreffend die Aareschiffahrt in der Ständeratssitzung vom 19. Dezember 1962 hatte das Ratsmitglied Rohner unter Bezugnahme auf den Zwist mit Stuttgart zu mehr Sachlichkeit auf Seiten der ostschweizerischen Politiker aufgerufen:

*„Persönliche außenpolitische Interventionen auf private Rechnung und Gefahr aber möglicherweise zum Schaden des Landes, wie sie kürzlich anlässlich einer Tagung in Stuttgart seitens schweizerischer Teilnehmer vorgekommen sind, eignen sich wirklich nicht für eine sachliche Abklärung der Probleme, ebensowenig wie (...) rhetorische Übertreibungen überzeugter Anhänger der Hoahrheinschiffahrt, selbst wenn diese Kundgebungen nichts anderem als einem verletzten Rechtsgefühl entspringen.“*²

Aus diesem Zitat geht allerdings auch ein weiterer Kritikpunkt hervor. Die Tatsache, dass ein oder mehrere Kantonspolitiker auf internationalem Parkett agierten, stand im Widerspruch zu der verfassungsmäßig verankerten bundesstaatlichen Kompetenzordnung der Schweiz. Nicht ohne Grund nannte Rohner die Vorgehensweise *persönliche außenpolitische Interventionen auf private Rechnung und Gefahr*, stellten sie doch ganz offensichtlich massive Eingriffe in die Zuständigkeit des Schweizerischen Bundes dar. Während in der Schweiz die gesamte Wasserwirtschaft dem Bund unterstand, war auf deutscher Seite, wie an anderer Stelle erwähnt, mit dem Neckar-Donau-Staatsvertrag der Hoahrhein in Landeskompetenz verblieben. Außerdem sah der Vertrag von 1929 zwischenstaatliche Verhandlungen zwischen dem Schweizerischen Bund und dem

¹ Zit. nach: Ebd., S. 24.

² Zit. nach: Diskussionsforum Ständerat Dr. W. Rohner ..., S. 3.

Land Baden (nunmehr Baden-Württemberg) vor. Rechtlich wäre St. Gallen also ohnehin nicht in der Lage, entsprechende Verhandlungen mit seinem nördlichen Nachbarn aufzunehmen. In diesem Sinne hatte der Bundesrat selbst in einem Schreiben an die Kantonsregierung von St. Gallen zu den dortigen Äußerungen Stellung genommen:

„Der Bundesrat hat Verständnis dafür, wenn die Kantone zu Fragen Stellung nehmen, welche, wie im vorliegenden Falle, zwar ihre Interessensphäre berühren, aber zugleich in den grösseren Kreis der vom Bund in Betracht zu ziehenden höheren Gesichtspunkte fallen. (...) Die Ausführung des Grossschiffahrtsweges von Basel bis zum Bodensee ist schon der Natur der Sache nach eine zwischenstaatliche Angelegenheit. (...) Wir nehmen vorläufig zur Kenntnis, dass Euer Regierung die Auffassung vertritt, die Gesamtstrecke des Hochrheins von Basel bis zum Bodensee solle Gegenstand staatsvertraglicher Vereinbarungen bilden. (...) Abgesehen davon, dass die Behandlung der sich daraus ergebenden völkerrechtlichen Fragen Sache des Bundes ist, sprengt auch das materielle Problem den Kompetenzbereich eines einzelnen Bodenseekantons.“¹

In der Hitze der Debatte machten Begriffe wie die *Wasserstehler aus Stuttgart* die Runde. *Bestohlen* in diesem Sinne fühlte sich allerdings nicht nur die Ostschweiz, sondern auch die Badener, denn schließlich hatte der Zweckverband die „Unverschämtheit“ gewagt, das Wasser bei dem ehemals badischen Sipplingen (bei Überlingen) zu entnehmen. Für die Argumentensammlung der Vertreter altbadischer Interessen musste dies natürlich ein weiteres Indiz für die Bevorzugung des württembergischen Landesteils gegenüber dem badischen sein. Damit war also selbst die Wasserentnahme aus dem Bodensee ein gewisses – wenn auch kaum beachtetes – Württembergisch-Badisches Politikum.²

Zum Teil wurde in ostschweizerischen Schifffahrtsbefürworterkreisen auch die Meinung vertreten, im Falle der Nichtdurchführung der Hochrheinschifffahrt müsste der deutschen Seite das Wasserentnahmerecht aus dem Bodensee entzogen werden. Mit einem Teilausbau des Hochrheins konnte und wollte man sich in der Ostschweiz nicht zufrieden geben, denn schließlich war es von Anfang an der Sinn des Ausbauprojekts gewesen, in erster Linie den standortbenachteiligten Gebieten der Ostschweiz wirtschaftliche Vorteile zu bieten. Nun drohte die

¹ Zit. nach: BAR: E 8170 (D), Bd. 184 (Bodenseeregulierungen), Schreiben des Schweizerischen Bundesrates an den Landammann und Regierungsrat des Kantons St. Gallen vom 17. Dezember 1962, S. 1-3.

² Schauwecker, S. 17.

Gefahr, „leer“ auszugehen. Die schweizerischen Bodenseeanliegergemeinden würden so ihres angestrebten Wohlstandes beraubt.¹ Was die ostschweizerischen Befürworter des Hochrheinausbaus jedoch nicht erwähnten, war die Tatsache, dass der Zürichsee aufgrund industrieller Einflüsse ebenso wie der Neckar für den Trinkwasserbezug unbrauchbar geworden war. Damit wäre also selbst das wirtschaftliche Herz der Schweiz künftig auf Trink- und Brauchwasser aus dem Bodensee angewiesen. Unterwähnt geblieben war auch, dass St. Gallen selbst die erste Stadt gewesen war (1895), die zum Zweck der öffentlichen Versorgung ihr Trinkwasser aus dem Bodensee entnommen hatte.² So musste man sich in St. Gallen letztlich selbst die unangenehme Frage stellen lassen, weshalb anderen Städten und Gemeinden, u.a. Stuttgart, diese Möglichkeit verwehrt werden sollte.

Anlässlich einer Zusammenkunft der Vertreter der Bodenseeanliegerstaaten im November 1959 in St. Gallen hatte sich die Internationale Gewässerschutzkommission konstituiert. Ihr gehörten Delegationen aus der Schweiz, Österreich, Baden-Württemberg und Bayern sowie zwei Beobachter der deutschen Bundesverwaltung an. Ziel der Kommission sollte zunächst eine internationale Konvention über die Reinhaltung des Bodensees sein. Die hierzu von den einzelnen Delegationen ausgearbeiteten Vorentwürfe waren in einer Sitzung in Überlingen im Mai 1960 besprochen und der gemeinsame Wortlaut verfasst worden. Am 27. Oktober wurde das „Übereinkommen über den Schutz des Bodensees gegen Verunreinigung“ in Steckborn unterzeichnet. Ausdrücklich stellte die Kommission jedoch fest, dass die Bestimmungen der Konvention in keiner Weise den Regelungen des Art. 6 des Vertrages von 1929 entgegenstünden. Die Hochrheinschifffahrt wurde also durch die in diesem Dokument verankerten Gewässerschutzmaßnahmen nicht in Frage gestellt. Allerdings sollte bei einer eventuellen Aufnahme des Schiffsbetriebs auf dem Bodensee auf die Belange des Gewässerschutzes angemessen Rücksicht genommen werden. Nach dem positiven Votum des Ständerats vom 20. September 1961 war die Konvention mit der Zustimmung des Nationalrats am 28. September auf schweizerischer Seite beschlossen worden.³

¹ Kohlhaas, Vor der Entscheidung ..., S. 234.

² Der Landkreis Konstanz ..., S. 82.

³ Vgl.: Auszug aus der Botschaft des Bundesrates ..., S. 1165 ff. Vgl.: Bundesbeschluss betreffend die Genehmigung des Übereinkommens ..., S. 2/3.

Diesem Vertrag gemäß sollte der Bodensee vor weiteren Verunreinigungen geschützt und seine Wasserqualität nach Möglichkeit verbessert werden. Außerdem sollten sämtliche geplanten Wassernutzungen von den jeweiligen Unterzeichnerstaaten rechtzeitig bekanntgegeben und gemeinsam erörtert werden.¹ Damit war ein einseitiges Vorgehen eines Einzelnen von vornherein ausgeschlossen. Dieser rechtliche Zustand hätte allerdings auch ohne Abschluss einer besonderen Gewässerschutzkonvention bestanden. Die gemeinsame Absprache oder Erörterung diverser Vorhaben am See war also keine nennenswerte Neuerung. Neu waren hingegen die Bestimmungen hinsichtlich der Erhaltung und Verbesserung der Wasserqualität. Doch so umweltbewusst sich die Bodenseeanlieger auch gaben, so konnte doch nichts darüber hinweg täuschen, dass die Übereinkunft von 1960 eigentlich nicht das einhalten konnte, was sie versprach. Denn sämtliche Abkommen über die internationale Schifffahrt blieben gemäß Artikel 8 des Vertrages unberührt. Somit stand einer durchgängigen Schiffbarmachung des Hochrheins bis zum Bodensee nichts entgegen. In seiner Botschaft an die Bundesversammlung über die Genehmigung des Übereinkommens hatte der Bundesrat den Mangel an weitreichenden unmittelbaren Vertragspflichten für die Unterzeichnerstaaten sogar bedauert. Zumindest tröstete man sich mit der Feststellung, dass ein *guter Geist der Zusammenarbeit* – den hatte man bei den Verhandlungen offenbar verspürt – wichtiger sei als Details.²

¹ Vgl.: Ebd., S. 3.

² Vgl.: Ebd., S. 5. Vgl.: Auszug aus der Botschaft des Bundesrates ..., S. 1168.

12 Wirtschaftliche und politische Souveränität - Das besondere Interesse Österreichs und der Schweiz

Wie die vorangegangenen Ausführungen gezeigt haben, hatte das hauptsächliche Interesse der Betriebe im prognostizierten Einzugsgebiet der Hochrheinwasserstraße in der Erzielung von Transportkostenvorteilen gelegen. Auf diese Weise sollten die oberhalb von Basel gelegenen Wirtschaftsstandorte, einschließlich des Bodenseegebiets eine entscheidende Aufwertung erfahren, da die große Entfernung von den zentralen Rohstoff- und Absatzmärkten als erhebliche Benachteiligung dieser Gegenden empfunden worden war. Über diese primär kostenwirtschaftliche Begründung hinaus lässt sich für die Schweiz und für Österreich aber außerdem ein noch viel weitergehendes Ziel erkennen, nämlich die Erlangung bzw. die Bewahrung der wirtschaftlichen und der nationalen Souveränität.

Wenden wir uns zunächst der Situation Österreichs zu. Die wirtschaftlichen Probleme, die für die Alpenrepublik eine Anbindung an die Rheinschifffahrt haben interessant erscheinen lassen, waren zum Ende des Ersten Weltkriegs mit der Zerschlagung der Österreichisch-Ungarischen Doppelmonarchie entstanden. Traditionell hatte der Außenhandel über die Donau sowie über den österreichischen Adriaafen Triest stattgefunden. Mit dem Verlust Triests an Italien und der Entstehung neuer Staaten auf dem Balkan war die Republik Österreich – nunmehr territorial zu einem reinen Binnenstaat zusammen geschmolzen – in ihren Wirtschaftsbeziehungen zu anderen Ländern erheblich eingeschränkt worden. Eine verkehrsmäßige Anbindung des Landes an die internationalen Märkte konnte nur noch unter Nutzung der Verkehrsinfrastruktur des benachbarten Auslands und damit unter Inkaufnahme der dort jeweils geltenden Tarife erfolgen. Zu dieser ohnehin unbefriedigenden Situation war nach Ende des Zweiten Weltkriegs schließlich noch das Problem hinzugekommen, dass der kommunistische Machtbereich bis an die Ostgrenze Österreichs heranreichte. Traditionelle Handelsbeziehungen mit den Balkanstaaten, die insbesondere den Bezug von Holz und Getreide und nicht zuletzt von Öl (Rumänien) garantiert hatten, waren damit schlagartig unterbrochen worden. Die zwangsläufige Umorientierung der Alpenrepublik nach den Staaten West- und Nordeuropas sowie nach Übersee war schließlich die einzige Möglichkeit, in Zukunft

wirtschaftlich wie politisch weiter bestehen zu können.¹ Wie erwähnt, hatte sich durch die Binnenlage Österreichs automatisch das Problem der Abhängigkeit von der Verkehrsinfrastruktur und von den Transporttarifen der Verkehrsträger anderer Länder ergeben. Selbst in Bezug auf den nach 1918 für den österreichischen Außenhandel bedeutsam gebliebenen Seehafen Triest musste befürchtet werden, dass man sich dort seiner diesbezüglichen Monopolstellung bewusst werden könnte und sich dies in der Höhe der Hafenbenutzungsgebühren dauerhaft artikulieren würde.²

Angesichts dieser Abhängigkeit vom Ausland hatte das Interesse an der Binnenschifffahrt für den Transport von Rohmaterialien erheblich zugenommen. Für Österreich konnte dieser Verkehrsträger seine Bedeutung jedoch nur eingebunden in einem größeren Kontext, d.h. in einem europäischen Fluss- und Kanalnetz, erlangen. Nach österreichischer Vorstellung wäre über den geplanten Rhein-Main-Donau-Kanal, den Neckar-Kanal sowie über die ebenfalls ins Auge gefasste schiffbare Verbindung zwischen Friedrichshafen (Bodensee) und Ulm (Donau) eine Anbindung des Landes an die Donau und damit im weiteren Anschluss an den Rhein durchaus denkbar gewesen. Güter und Rohmaterialien hätten somit in Linz (Oberösterreich) über alle drei genannten Wege angeliefert und von dort aus auf der Schiene oder auf der Straße zu den jeweiligen Bestimmungsorten weiterbefördert werden können. Von einem Umschlagshafen bei Linz hätten die Bundesländer Vorarlberg, Tirol, Salzburg und Kärnten allerdings gar nicht oder nur in begrenztem Maße profitieren können. Der österreichischen Regierung musste folglich daran gelegen sein, auch dem westlichen Landesteil eine entsprechend günstige Verkehrsanbindung zu bieten. Für sie schien die bis in den Bodensee führende Hochrheinschifffahrt das geeignete Mittel hierfür zu sein. Westösterreich hätte nach ihrer Auffassung in jedem Falle von der geplanten Wasserstraße profitiert. Eine darüber hinausgehende verkehrstechnische Bedeutung für das übrige Österreich konnte dagegen lediglich unter der Voraussetzung angenommen werden, dass die geplante Kanalverbindung zwischen dem Bodensee und Ulm tatsächlich ausgeführt würde.³

¹ Ender, S. 127. Jahresversammlung Rheinschifffahrtsverband Konstanz e.V. In: Strom und See, 46 Jg.(1951), Nr. 7, (S. 159–161), S. 159.

² Kammer der gewerblichen Wirtschaft Feldkirch, S. 203/204. Rhomberg, S. 192.

³ Jahresversammlung Rheinschifffahrtsverband Konstanz e.V. In: Strom und See, 46 Jg.(1951), Nr. 7, (S. 159–161), S. 159.

Finanzmittel für eine Wetterwarte bei Gaissau waren von der österreichischen Bundesregierung bereits am Anfang der fünfziger Jahre zur Verfügung gestellt worden. Weitere Gelder für den dort geplanten Hafen sollten sowohl vom Bund als auch vom Land Vorarlberg noch bewilligt werden. Der zur Förderung und Wahrung der österreichischen Rheinschifffahrtsinteressen gegründete Rheinschiffahrtsverband hatte an das zuständige Bundesministerium in Wien zudem schon konkret ausgefertigte Pläne für die räumliche Gestaltung des Hafens sowie der Bahn- und Straßenanschlüsse übergeben. Im Bergverkehr wurde mit einem anfänglichen Umschlag von mindestens 200.000 Tonnen gerechnet. Die dabei hauptsächlich anlieferbaren Güter sollten Kohle und weitere Brennstoffe, Baumwolle, Getreide, Chemikalien und Futtermittel aus Übersee, dem Rheinisch-Westfälischen Industriegebiet, aus Antwerpen, Amsterdam und Rotterdam, dem unteren Elsaß sowie aus dem Saargebiet sein. Dagegen würden Holz, Kies, Steine, Zement, Metall sowie diverse Halb- und Fertigfabrikate ab Gaissau im Talverkehr nach dem Mittelrhein und dem Maingebiet, dem Rheinisch-Westfälischen Industrieraum sowie nach Frankreich, den Benelux-Staaten und nach Übersee ausgeführt.¹

Dem Ziel, sich aus der Abhängigkeit von tarifpolitischen Entscheidungen des Auslands zu befreien, meinte man durch die offene Unterstützung des Hoahrheinschifffahrtsprojekts und der Idee, Gaissau-Höchst in Vorarlberg zum Endhafen der Rheinschiffahrt zu machen, erheblich näher zu kommen.² Wirtschaftlich wolle man an Unabhängigkeit hinzugewinnen. Gleichzeitig versprach man sich aber auch, mit der Hoahrheinschiffahrt als Konkurrenz zu den ausländischen Verkehrsträgern über ein gewisses Druckmittel bei Verhandlungen über die künftigen Transporttarife zu verfügen. Die österreichische Wirtschaft hätte sich damit unmittelbar in die bislang internen Tarifüberlegungen des Auslands einschalten können.³

¹ Vgl.: Ebd., S. 160.

² Das Hafengelände von Gaissau-Höchst (einschl. Hafenbahnhof) sollte allein ca. 100 Hektar umfassen. Außerdem wurden außerhalb des Hafengeländes etwa 70 Hektar Land für industrielle Ansiedlungen reserviert. Die Kapazität des geplanten Hafens schätzte man auf ca. 1,5 Mio. Tonnen. (Vgl.: Rinderer, S. 199)

³ Stang, S. 407.

Was Österreich in der Binnenschifffahrtsfrage von den schweizerischen Nachbarn unterschied, war die Tatsache, dass diese mit den Basler Häfen bereits seit den zwanziger Jahren über einen direkten Anschluss an die Rheinschifffahrt verfügten, für die gemäß der „Revidierten Rheinschifffahrtsakte“ von 1869 die Abgabefreiheit garantiert wurde. Ein Güterumschlagsvolumen in den Basler Häfen, das um 1960 ca. 35 - 40 Prozent des gesamten schweizerischen Außenhandels ausmachte, zeigt, welche große Bedeutung die Rheinschifffahrt alleine bis Basel für das Land bereits erlangt hatte. Ein Wegfall der Abgabefreiheit hätte die schweizerische Außenwirtschaft empfindlich treffen können. Zwar war die Schweiz Vollmitglied der Rheinzentralkommission und der erzielte Umschlag war, wie erwähnt, ebenfalls beträchtlich, doch der Grenzanteil der Schweiz am schiffbaren Rhein war im Verhältnis dazu eher bescheiden. Befürworter der Hoahrheinschifffahrt und Vertreter der schweizerischen Schifffahrt insgesamt erhofften sich daher von der Ausdehnung des Schiffverkehrs über Basel hinaus bis zum Bodensee über die Verlängerung der anteiligen Strecke auch eine Stärkung der schweizerischen Position gegenüber den anderen Mitgliedsstaaten.¹ Ein Anschluss Österreichs an die Hoahrheinschifffahrt konnte der Aufrechterhaltung der Abgabefreiheit sehr zuträglich sein, zumal deren Wunsch nach einer freien Schifffahrt allgemein bekannt war. Daher konnte es aus schweizerischer Sicht sicher keine bessere Strategie geben, als sich für den Anschluss Österreichs an die Rheinschifffahrt stark zu machen und dafür in Zukunft einen treuen Bundesgenossen in Sachen Abgabefreiheit an seiner Seite zu wissen.

Wäre der Hoahrhein jemals bis zum Bodensee schiffbar gemacht worden, dann hätte Österreich sicherlich auf der Seite der Gewinner dieses Projekts gestanden. Zu diesem Schluss muss man gelangen, wenn man bedenkt, dass die Hoahrheinwasserstraße der Österreichischen Bundesbahn schließlich niemals zur Konkurrenz geworden wäre, zumal die Schifffahrt nicht über Gaissau hinaus ins Landesinnere geführt hätte und damit ein paralleler Verlauf der Wasserstraße zur Bahnlinie von vornherein auszuschließen war. Im Gegenteil: Die Arlbergbahn hätte wegen des ständigen Verkehrsbedarfs nach und von Gaissau-Höchst von der Schifffahrt profitieren können. Im Gegensatz zu Deutschland und vor allem im Unterschied zur Schweiz war die Schifffahrt aus Sicht der Österreichischen

¹ Lendi, S. 38/39.

Bundesbahn als Verkehrszubringer sogar ausdrücklich erwünscht.¹ Damit wäre sie genau in dieselbe vorteilhafte Situation gelangt, in der sich die Schweizerischen Bundesbahnen mit Basel als Endhafen der schweizerischen Rheinschiffahrt schon seit längerem befunden hatten. Die Basler Häfen bedienten stets das gesamte schweizerische Hinterland und darüber hinaus im Transitverkehr sogar noch Bezieher in Italien. Solange Basel der einzige Rheinhafen der Schweiz blieb, standen sich Binnenschiffahrt und Schienenverkehr auch in keiner Weise entgegen.² Denselben Vorteil erhoffte man sich nun auch in Österreich. Der bei Gaissau-Höchst geplante Endhafen der Wasserstraße hätte nach Ansicht der Schiffahrtsbefürworter große Teile des Landes sowie Norditaliens bedienen können, ohne dass der Österreichischen Bundesbahn durch Verkehrsabwanderungen erhebliche Einkommenseinbußen entstanden und somit ein volkswirtschaftlicher Schaden eingetreten wäre.³ Fraglich bleibt allerdings, ob im Vorarlberger Raum eine ähnliche wirtschaftliche Dynamik in Gang gekommen wäre wie in Basel und – weiter früher – in Mannheim.

Über die rein ökonomischen Überlegungen hinaus hatte man in Österreich allerdings auch ein gewisses staatspolitisches Interesse an der Schiffbarmachung des Hochrheins. Wie bereits erwähnt, war das Land nach dem Zweiten Weltkrieg in unmittelbare Grenzlage zum sowjetischen Machtbereich geraten und suchte deshalb einen geistigen wie wirtschaftlichen Anschluss an Westeuropa. Von Seiten der Befürworter der Hochrheinschiffahrt wurde dieser Wunsch in der Diskussion um das Projekt dahingehend instrumentalisiert, als man die durchgängige Rheinschiffahrt bis zum Bodensee als Mittel zur Erreichung dieses Zwecks immer wieder hervorgehoben hatte. Die Neutralität Österreichs stellte bei diesem Anschluss an den Westen aus ihrer Sicht kein Problem dar.⁴ Gedacht war in diesem Sinne also an einen *geistigen Anschluss*. Der Präsident der Union der Rheinischen Handelskammern, van der Mandele, sprach daher auch von der *geistigen Bedeutung* der Hochrheinschiffahrt, da durch sie die Verbundenheit der europäischen Völker untereinander zum Ausdruck gebracht würde.⁵ An diesem Wunschdenken wird in besonderem Maße deutlich, wie, abweichend von konkret

¹ Vgl.: Jahresversammlung Rheinschiffahrtsverband Konstanz e.V. In: Strom und See, 46 Jg. (1951), Nr. 7, (S. 159–161), S. 160.

² Meyer, S. 29.

³ Kammer der gewerblichen Wirtschaft Feldkirch, S. 205.

⁴ Ebd., S. 204.

⁵ van der Mandele, S. 17/18.

sachlichen Argumenten zur Wirtschaftlichkeit des Projekts, auch Emotionen in die Diskussion Eingang gefunden hatten. Offen bleibt, ob die Hochrheinschifffahrt von der Öffentlichkeit in Österreich überhaupt als Symbol der Völkerverbindung und des *geistigen Anschlusses* an die westliche Welt wahrgenommen und verstanden worden wäre.

Wie in Österreich hatte man auch in der Schweiz einen schiffbaren Hochrhein als Möglichkeit gesehen, von den ausländischen Verkehrssystemen und deren Tarifen unabhängiger zu werden. Darüber hinaus verfolgte die Schweiz mit der Hochrheinschifffahrt aber ein noch viel weitergehendes Interesse. Ein Blick in die Geschichte zeigt, dass die Unabhängigkeit des Landes, dessen Außen- und Sicherheitspolitik erst seit 1848 vereinheitlicht und in die Verantwortung des Bundes übertragen worden war, stets von der jeweiligen Mächtekonstellation auf dem europäischen Kontinent abhing. Inmitten dieses „Mächtekonzerths“ hatte die Schweiz, ihrer unangefochtenen Maxime der Neutralität folgend, bestehen können.¹ Für die politisch Verantwortlichen hatte es daher immer gegolten, die die Schweiz umgebenden Verhältnisse genauestens zu beobachten und die Außen-, Sicherheits- und Wirtschaftspolitik des Landes in entsprechender Weise darauf einzustellen. Schon während des Ersten Weltkriegs war deutlich geworden, welche negativen Auswirkungen sich durch langfristige Engpässe im Eisenbahngüterverkehr für die Landesversorgung ergeben könnten. Der völlige Stillstand der für die Schweiz lebenswichtigen Rheinschifffahrt im Zweiten Weltkrieg hatte außerdem augenfällig werden lassen, wie sehr das Land durch den Ausfall der einzigen Schifffahrtsverbindung zum Meer, nämlich über die Basler Häfen, getroffen werden konnte. Die Verfügbarkeit weiterer schiffbarer Verbindungen zu den Weltmeeren, so folgerte man, konnte ein wichtiger Schritt zur Behebung dieses Missstandes sein.²

Zu den bereits genannten Erfahrungen wurde gegen Ende des Zweiten Weltkriegs auch die Befürchtung geäußert, die kriegführenden Mächte würden in der nachfolgenden Friedenszeit zur Deckung ihrer hohen Kriegskosten höhere Preise für Rohstoffe, Fertigerzeugnisse und Transportleistungen verlangen. Damit würde aber auch die am Krieg unbeteiligte Schweiz an den Kriegsfolgekosten beteiligt.

¹ Vgl.: Möckli, S. 103/105.

² Bohrmann, S. 111. Die zweite Wasserverbindung ..., S. 25.

Eine auf dem Grundsatz der Abgabefreiheit basierende Schifffahrt zur Versorgung der Industrie mit Rohstoffen und der Bevölkerung mit Lebensmitteln versprach die Entbindung aus derartigen Abhängigkeiten. Es wurde geradezu als nationale Pflicht einer zukunftsgerichteten Wirtschafts- und Verkehrspolitik empfunden, durch billige Schiffstransporte bis in die wirtschaftlichen Zentren der Schweiz hinein allen das Land umgebenden Gefahren frühzeitig zu begegnen.¹

Nach Ansicht einiger Befürworter der Hochrheinschifffahrt schien man in der Zwischenkriegszeit diese im Ersten Weltkrieg erkannte nationale Aufgabe aus den Augen verloren zu haben. Konkret wurde kritisiert, dass in Bezug auf den Ausbau des Rheins oberhalb von Basel lediglich Zahlen und Fakten sowie die Frage der Konkurrenz zur Bahn berücksichtigt würden, während für die Schiffbarmachung des Oberrheins zwischen Basel und Strassburg nicht rein ökonomische Gründe eine Rolle gespielt hätten, sondern dass alleine der Wunsch nach einer freien und offenen Schifffahrt von den Weltmeeren bis zur *innenländisch eingeengten Schweiz* als Begründung vollkommen ausreichte. Selbst bei geringer oder nicht vorhandener Wirtschaftlichkeit des Projekts, wäre es, so die Behauptung eines Befürworters im Jahre 1929 wahrscheinlich trotzdem durchgeführt worden, da die Erlangung der wirtschaftlichen und der politischen Selbstständigkeit als hohes nationales Ziel – vom Bewusstsein des ganzen schweizerischen Volkes und der Pflichterfüllung der Behörden getragen – eindeutig im Vordergrund gestanden habe.²

Im Verlauf des Zweiten Weltkriegs jedoch war die Binnenschifffahrt insgesamt als Mittel zur Bewahrung der wirtschaftlichen und politischen Unabhängigkeit offenbar wieder entdeckt worden. Bundesrat Celio hatte 1940 während eines Besuchs in St. Gallen die Bedeutung der Binnenschifffahrt für die Schweiz betont und darüber hinaus konkret die Schiffbarmachung der Rhône, des Pos und des Rheins angesprochen.³ Der Hochrheinausbau wurde demnach also nicht für sich isoliert betrachtet, sondern in einem größeren Zusammenhang. Die Schiffbarmachung des Hochrheins, die Schaffung der Verbindung „Adria - Langensee“ sowie der Anschluss des Genfersees an die Rhône-schifffahrt waren die

¹ Bohrmann, S. 111. Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee: Jahresbericht und Jahresrechnung pro 1943. In: Die Rheinquellen 35 Jg.(1940), (S. 6–11), S. 6.

² Vgl.: Wirtschaftliche Erhebungen Basel-Bodensee, S. 105/106.

³ Vgl.: Bundesrat Celio in St. Gallen, S. 46.

drei wesentlichen Elemente der von der Schweiz verfolgten Binnenschiffahrtspolitik. Diese zielte vor dem Hintergrund der oben genannten Argumente darauf ab, zur Versorgung des Landes möglichst viele *Eingangstore* zu schaffen. Ergänzend zu diesem Konzept sollte ausgehend von ihrer Einmündung in den Rhein bei Waldshut die Aare bis zum Bieler See schiffbar gemacht und über eine kanalmäßige Verbindung der Juraseen untereinander bis zum Genfersee ein das gesamte schweizerische Mittelland erschließender „Transhelvetischer Kanal“ geschaffen werden. Auf diese Weise hätten Hochrhein und Aare sogar als Bindeglieder einer Nord-Süd-Transversalen von der Nordsee bis zum Mittelmeer fungiert.¹ Celio hatte damit einen Gedanken aufgegriffen, den bereits 1918 der damalige Bundespräsident Calonder ausgehend von den Erfahrungen des Ersten Weltkriegs folgendermaßen formuliert hatte:

„Der furchtbare Krieg hat uns auch auf diesem Gebiete eindringlichen Anschauungsunterricht erteilt. Unsere wirtschaftliche Abhängigkeit vom Ausland wird täglich grösser und zwar ganz besonders in bezug auf unsere Verbindungen mit dem Weltverkehr. In der Schifffahrt vom Meere bis in unser Land und von unserem Land bis ins Meer erblicken wir ein wirksames Mittel, um grössere wirtschaftliche Bewegungsfreiheit und Selbständigkeit zu erlangen. Aus der bedrückenden Enge unseres kleinen, von mächtigen Nachbarn eingeschlossenen, weit abgelegenen Binnenlandes streben wir nach drei Richtungen dem freien Meere zu. Unser nationales Problem für die erste Etappe der Entwicklung ist: Verbindung des Langensees mit dem Adriatischen Meere; Verbindung des Genfersees mit dem Mittelländischen Meere; Verbesserung der Schifffahrt (Regulierung) von Strassburg bis Basel und Fortsetzung der Rheinschifffahrt bis in den Bodensee.“²

So wäre die schweizerische Binnenschiffahrt neben der Erfüllung ihrer Hauptaufgabe, der Landesversorgung, gleichzeitig zu einem zentralen Knotenpunkt im gesamteuropäischen Binnenschiffahrtsnetz geworden. Damit die Schweiz bei der Entstehung dieses mitteleuropäischen Netzwerks von schiffbaren Flüssen und Kanälen nicht außen vor bliebe und an dessen Gestaltung selbst mitwirken könnte, war das für Binnenschiffahrtsfragen zuständige Eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft schon seit längerem in zahlreichen internationalen Kommissionen vertreten. Hierzu zählten unter anderem die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, die Baukommission für die Regulierung des Rheins zwischen Straßburg/Kehl und Istein, die Französisch-

¹ Fauquex, S. 67.

² Zit. nach: Bundespräsident Calonder: Geleitwort, S. 483.

Schweizerische Kommission für das Kraftwerk Kembs, die Französisch-Schweizerische Kommission für den Ausbau der Rhône, die Badisch-Schweizerische Kommission für den Ausbau des Rheins zwischen Basel und dem Bodensee, die Internationale Kommission für die Regulierung des Bodensees, die Schweizerische Delegation für den Ausbau der tessinischen Grenzgewässer und die Französisch-Schweizerische Kommission für den Ausbau des Doubs.¹ Schon anfangs der dreißiger Jahre hatte das Wasserwirtschaftsamt verschiedene Gewässer im Hinblick auf einen etwaigen Ausbau zu Schifffahrtswegen untersuchen und begutachten lassen. Hierzu zählten unter anderem der Rhein bis zum Bodensee (vom Rheindelta am östlichen Bodenseeufers waren Luftaufnahmen angefertigt worden), das Casserate-Delta im Luganer-See sowie das Delta der Baye de Montreux am Genfersee. Neben den Aufnahmen der wichtigsten schweizerischen Flussdeltas und der Beobachtung des Geschiebe- und Schlammführungsverhaltens bestimmter Gewässer war im Besonderen bei der Rhône auch ein Wasserspiegellängenprofil angefertigt sowie die Tiefen- und die Oberflächengeschwindigkeit untersucht worden.²

Die angesprochene Binnenschifffahrtsstrategie der Schweiz hatte nach Ende des Krieges auch weiterhin Bestand. Mochte die Rheinschifffahrt bis Basel in Friedenszeiten auch genügen, so würde sie gerade dann, wenn sie in Kriegs- und Krisenzeiten zur Landesversorgung am nötigsten wäre, nahezu komplett ausfallen. Die Schaffung weiterer *Eingangstore* zur Schweiz durch die Schiffbarmachung der Rhône und des Pos versprach Abhilfe.³ Im Folgenden soll auf die verschiedenen Binnenschifffahrtsprojekte in der Schweiz eingegangen werden, weil damit der Souveränitätsgedanke einerseits und der abnehmende Zuspruch für die Binnenschifffahrtsprojekte durch den Bundesrat andererseits besonders deutlich wird.

Der Gedanke, vom Genfersee über die Aare eine schiffbare Verbindung zum Rhein zu schaffen, findet sich bereits in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts. Eine Gesellschaft holländischer Kaufleute wollte zwischen dem Genfer- und dem Neuenburger See einen Kanal bauen und hatte hierzu von der Berner Kantonsregierung am 10. Februar 1637 eine Konzession erhalten. 1640 war mit

¹ Vgl.: Deutsch-schweizerische Wasserwirtschaftsfragen, S. 142.

² Vgl.: Ebd., S. 142/143.

³ Vgl.: ab Egg, S. 22.

dem Bau begonnen worden. Entstanden war eine 18 Fuß breite, 10 Fuß tiefe und 14 Schleusen umfassende Kanalverbindung, auf der hauptsächlich Wein, Mehl, Korn, Seifen, Tabak und kostbare Waren sowie Eisenprodukte (Pfannen, Draht, Sensen) transportiert werden sollten. Über längere Zeit in Vergessenheit geraten, hatte das Projekt um 1825 kurzzeitig neuen Auftrieb erhalten, war dann jedoch mit dem Bau der Eisenbahn entlang der Juraseen seit der Mitte des 19. Jahrhunderts wiederum verstummt.¹ Im Zuge der allgemeinen Diskussion um diverse Schifffahrtsprojekte zu Beginn des 20. Jahrhunderts hatte man sich auch dem Rhôneprojekt wieder zugewandt. Die Anbindung der Schweiz an eine bis zum Genfersee heranführende Rhôneschifffahrt war aber insbesondere während des Zweiten Weltkriegs interessant geworden, nachdem die Rheinschifffahrt nach Basel zum Erliegen kam und die Umorientierung der Exportwirtschaft auf die aus schweizerischer Sicht teureren Mittelmeerhäfen unumgänglich wurde.² Von privaten Ingenieurbüros in Genf sollten für die schweizerische Rhönestrecke allgemeine Bauprojekte mit Kostenvoranschlägen ermittelt werden. Ähnlich wie in den zwanziger Jahren beim Hochrheinprojekt geschehen, war gegen Ende des Krieges vom Schweizerischen Verband für die Rhône-Rhein-Schifffahrt im Einvernehmen mit der Berner Bundesregierung sowie mit Stadt und Kanton Genf ein Ideenwettbewerb veranstaltet worden. Eingereicht wurden schließlich 35 Projektvorschläge.³ Tatsächlich war aber die Idee, die Rhôneschifffahrt über den Genfersee an die geplante Hochrheinwasserstraße anzuschließen und damit eine geschickte Nord-Süd-Verbindung herzustellen, nie in die Tat umgesetzt worden. Mit ein Grund hierfür lag in der ebenfalls nie realisierten Hochrheinschifffahrt – zumindest bis Waldshut – derer man als Grundvoraussetzung bedurft hätte. Bekanntlich war dieses Projekt nie über Rheinfelden hinaus gekommen. Durch die 1961 unter Präsident de Gaulle gefasste Entscheidung zum Bau eines Rhein-Rhône-Kanals von Laperrière sur Saône unter Einbeziehung des Doubs über Besancon und Montbéliard bis Mulhouse war außerdem die Funktion des „Transhelvetischen Kanals“ als einmaliges Bindeglied im Nord-Süd-Verkehr durch den europäischen Kontinent an sich in Frage gestellt worden. Dies um so mehr als die staatseigene französische Compagnie Nationale du Rhône in den achtziger Jahren den Ausbau der Rhône und der Saône zur Großschifffahrtsstraße

¹ Vgl.: Haerry, S. 523.

² Nordschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee: Jahresbericht und Jahresrechnung pro 1939. In: Die Rheinquellen, 35 Jg. (1940), (S. 12–15), S. 14.

³ Der Stand der schweizerischen Schifffahrtspläne, S. 25.

vollendet hatte und die Planungsarbeiten für die Weiterführung nach Mulhouse bereits voll im Gange waren.¹ Treffend hatte in diesem Zusammenhang schon 1940 der Genfer Staatsratspräsident Balmer festgestellt:

„Wenn die Flußschifffahrtsprojekte unseres Landes nicht rechtzeitig gefördert werden, dann besteht die Gefahr, daß unsere nördlichen und westlichen Nachbarn die Rhône-Rhein-Verbindung über die Saône suchen, und dann wäre es um die Stellung der Schweiz als Drehscheibe Europas und als dock central des Kontinents geschehen.“²

Damit hatte die Schweiz den Konkurrenzkampf um die bessere Nord-Süd-Verbindung gegen Frankreich bereits verloren. Sinn machte der „Transhelvetische Kanal“ daher eigentlich nur als Verkehrsanbindung des wirtschaftlich pulsierenden schweizerischen Mittellandes an andere Wirtschaftszentren Europas sowie an die Weltmeere. In wirtschaftlicher Hinsicht hatte allerdings der Schweizerische Bundesrat 1965 in seinem Bericht an die Bundesversammlung über die Fragen der Binnenschiffahrt des Landes ein vernichtendes Urteil gesprochen. Bei „gutem“ Planungsverlauf wurde bis zur Vollendung der Aarewasserstraße bis zu den Juraseen mit einem Zeithorizont von etwa 20 Jahren gerechnet. Ausgehend von der Annahme, dass die Aareschiffahrt frei von Abgaben betrieben würde und damit die öffentliche Hand die jährlichen Wegekosten tragen müsste, wurden in dem Bericht für das Jahr 1975 bei einem geschätzten Frachtaufkommen von 2,8 – 3,5 Mio. Tonnen Frachtersparnisse in Höhe von 8 – 9 Mio. CHF (Berechnungsgrundlage: Angaben des Jahres 1963) prognostiziert. Die errechneten jährlichen Kosten der Wasserstraße überstiegen diese Ersparnisse allerdings erheblich.³ Neben der ohnehin bitteren Erkenntnis, dass die Aareschiffahrt unter den genannten Bedingungen nicht selbsttragend wäre, konnte über die volkswirtschaftlichen Auswirkungen des Projekts auf die Wirtschaft im voraussichtlichen Einzugsgebiet kein abschließendes Urteil gefasst werden. Doch auch hier fielen die Schätzungen des Bundesrates nur bescheiden aus. Das Projekt schien weder zur Förderung der Exportwirtschaft noch zur Änderung der Wirtschaftsstruktur des schweizerischen Mittellandes selbst geeignet zu sein. Daraus begründete sich aus Sicht der Regierung in Bern

¹ Vgl.: Rheinschiffahrtsverband Konstanz e.V. (Hrsg.): Jahresbericht, Konstanz 1988, S. 5. Vgl.: Mannheimer Morgen, 13.02.1997.

² Zit. nach: Schweizerischer Rhône-Rhein-Schiffahrtsverband, S. 51/52.

³ Vgl.: Bericht des Bundesrates ... (1965), S. 96/97.

schließlich auch der nur wenig erkennbare Einsatz der im Aaregebiet liegenden Wirtschaft zu Gunsten des Projekts. Gesamtwirtschaftlicher Nutzen und aufzuwendende öffentliche Mittel stünden nach Auffassung der Bundesregierung in einem eindeutig negativen Verhältnis. Das Projekt war ihm daher *nicht als verwirklichungswert* erschienen.¹ Zu den bereits angesprochenen französischen Binnenschiffahrtsplänen wurde in dem Bericht bemerkt:

„In Frankreich sind Projekte für eine Rhône-Rhein-Verbindung über französisches Gebiet aufgestellt worden, an welche man offenbar im Jahre 1954 noch nicht gedacht hat. Diese Projekte stehen Frankreich viel näher als eine Verbindung durch die Schweiz und sind, wenn man von der Frage einer Mitwirkung anderer Staaten im Rahmen der EWG absieht, eine innerfranzösische Angelegenheit. In Anbetracht der aus einer allfälligen Verwirklichung solcher Projekte sich ergebenden grossen finanziellen Belastung dürfte sich Frankreich wahrscheinlich gegenwärtig veranlasst sehen, von der Schiffbarmachung der Rhône oberhalb Lyon eher Abstand zu nehmen. Bei diesem Stand der Dinge ist nicht an eine in absehbarer Zeit bevorstehende Verwirklichung der gesamten Rhône-Rhein-Schiffahrtsverbindung durch die Schweiz zu denken, und die für unser Territorium erwachsenden wirtschaftlichen Vorteile vermöchten das oben geschilderte ungünstige Bild für die Aareschiffahrt nicht wesentlich zu ändern.“²

Zwar hatten sich noch 1978 westschweizerische Wirtschaftskreise zu Gunsten der Aareschiffahrt bis in die Juraseen ausgesprochen, ein generelles Projekt hierzu, wie es für die Hochrheinschiffahrt schon seit längerem vorgelegen hatte, existierte allerdings nicht.³ Wegen der immer größer werdenden zeitlichen Verzögerung der Schiffahrtsprojekte war in der Schweiz die Frage aufgetreten, ob zumindest die in Betracht kommenden Geländebereiche entlang der betroffenen Gewässer durch ein spezielles Gesetz von jeglicher Bebauung freigehalten werden sollten. In einer vom Bundesrat im Jahre 1970 durchgeführten „Vernehmlassung“ hatten sich 22 Kantonsregierungen für die Offenhaltung ausgesprochen, da ein Expertenkollegium eine zunehmende wirtschaftliche Bedeutung dieser Wasserstraße für das 21. Jahrhundert nicht gänzlich ausschließen wollte. Ihre Zustimmung hatten die genannten Kantone jedoch nur unter dem Vorbehalt gegeben, das hinsichtlich der finanziellen Fragen und im Hinblick auf den Natur- und auf den Heimatschutz zufriedenstellende Lösungen gefunden würden.⁴

¹ Ebd., S. 98 – 100.

² Zit. nach: Ebd., S. 99.

³ Vgl.: Breitenmoser, Der Transhelvetische Kanal ..., S. 214. Vgl.: Wyss, S. 211.

⁴ Vgl.: Ergänzender Bericht des Bundesrates ... (1971), S. 152.

In einem vom Eidgenössischen Verkehrs- und Energiedepartement von Januar bis September 1985 durchgeführten „Vernehmlassungsverfahren“ sollten die Kantonsregierungen, die politischen Parteien sowie die mit den Projekten befassten Verbände und Vereinigungen hierzu Stellung beziehen. Während die westschweizerischen Kantone (Freiburg, Waadt, Wallis, Neuenburg, Genf und Jura) eine den Hochrhein und die Strecke Aaremündung-Juraseen-Genfersee-Rhône bis unterhalb Genf umfassende Freihaltung befürworteten, sprachen sich die übrigen befürwortenden Kantone überwiegend für einen Verzicht auf die Aare aus. Nach ihrer Auffassung genügte eine Freihaltung des Hochrheins (höchstens bis Weiach) und eventuell der Rhône unterhalb von Genf. Hinsichtlich der Aare hatten sich die Kantonsregierungen von Bern und Solothurn sogar gegen etwaige Freihaltemaßnahmen auf ihrem Territorium ausgesprochen.¹ In Bezug auf die Auswirkungen der Aareschifffahrt auf die bereits bestehenden Verkehrsträger, insbesondere auf die Bahn, führte der Bundesrat in seinem Bericht über die Freihaltung der Wasserstraßen von 1987 aus, dass *„eine Weiterführung über die Aaremündung hinaus (...) sich (...) heute und in absehbarer Zukunft weder aus Kapazitätsgründen noch aus strukturpolitischer Sicht (aufdränge); sie könnte im Gegenteil die Stellung der bestehenden Verkehrsträger ohne Ausgleich durch anderweitige Vorteile schwächen.“*² Abweichend von Vorentwürfen zu einem Freihaltegesetz sowie zu einem entsprechenden Bundesbeschluss, welche eine Studienkommission 1974 erarbeitet hatte, wonach der Hochrhein bis zur Aaremündung und darüber hinaus die Aare bis Yverdon offen gehalten werden sollten, sprach sich der Bundesrat lediglich für Freihaltemaßnahmen auf dem Rhein bis zur Aaremündung und auf der Rhône unterhalb von Genf aus. Gleichzeitig stellte er fest, dass die Artikel 24 und 27 des Eidgenössischen Wasserrechtsgesetzes (WRG) nur die Offenhaltung der Gewässer selbst, nicht aber der für Schifffahrtsbauten (Schleusen, etc.) erforderlichen Geländeflächen erlaubten. Die Maßnahmen wären außerdem Sache der Kantone und würden somit den Bund in keiner Weise finanziell belasten. Wegen der vom Bundesrat für sinnvoll gehaltenen Beschränkung der schweizerischen Schifffahrtsprojekte auf die Rheinstrecke unterhalb der Aaremündung und der Rhône von Genf abwärts, schien ihm der Erlass eines speziellen Freihaltegesetzes eher überflüssig. Daher sollte nach seiner Auffassung darauf verzichtet werden. Für die geplante

¹ Vgl.: Bericht über die Frage der Freihaltung ... (1987), S. 7–9.

² Zit. nach: Ebd., S. 12/13.

Schifffahrt auf Rhône und Genfersee bis zur Landesgrenze aber sollte seitens der Schweiz ein generelles Projekt erstellt und in Verhandlungen mit den zuständigen französischen Behörden abgestimmt werden.¹

Um die Idee einer „Transhelvetischen“ Kanalverbindung zu verwirklichen, war 1959 eine auf die künftige Aare- und Hochrheinschifffahrt setzende Reederei, die Aare-Hochrhein-Schifffahrt AG, gegründet worden. Über 30 Jahre hinweg hatte diese für das gesteckte Ziel gekämpft und musste nun zu Beginn der neunziger Jahre resigniert das Scheitern aller Bemühungen eingestehen. Augenfällig wurde dieses Scheitern im Übergang der Aare-Hochrhein-Schifffahrt AG an die Schweizerische Reederei und Neptun AG (SRN-Alpina).² 1993 war der Plan des Rhône-Rhein-Kanals durch die Schweiz endgültig aufgegeben worden.³

Neben der Schiffbarmachung des Hochrheins und der Rhône bis zum Genfersee sowie der Schaffung einer „Transhelvetischen“ Verbindung unter Nutzung der Aare und der westschweizerischen Jurasseen gehörte seit Beginn des 20. Jahrhunderts auch der Anschluss des Langensees über die Po-Schifffahrt an das Adriatische Meer zu den wichtigen schweizerischen Schifffahrtsprojekten. Ähnlich wie beim Hochrhein und bei der Aare hatte man sich in Norditalien schon in früheren Jahrhunderten mit diversen Schifffahrtsprojekten befasst. Schon im Mittelalter hatte auf dem Langensee und auf den Flüssen der Po-Ebene eine rege Schifffahrt stattgefunden. Die Stadt Pavia, am Unterlauf des Ticino gelegen, hatte somit bereits im 8. und 9. Jahrhundert eine bedeutende Stellung als Flusshandelsstadt erlangen können. Den Bürgern von Cremona war mit einem 1159 von Kaiser Friedrich Barbarossa erlassenen Edikt die freie Schifffahrt auf dem Po zugesichert worden. Von 1177 bis 1179 wurde der Mailänder Bewässerungskanal, der „Ticinello“, erbaut, welcher sich bei Abbiategrasso zweiteilt. Auf dem gegen Mailand verlaufenden Teil, dem „naviglio“ konnten somit Schiffe vom Ticino bis in die Handelsmetropole gelangen. Weitere Projekte folgten. Ende des 15. Jahrhunderts hatte der Mailänder Herzog Ludovico il Moro Leonardo da Vinci mit dem Bau eines mit Schleusen versehenen Kanals zwischen

¹ Vgl.: Ebd., S. 14/15.

² Aare-Hochrhein geht an SRN-Alpina über, S. 193.

³ www.raonline.ch/pages/edu/st2/wawakanal07a2.html

der Adda und dem Ticino, die „Fossa interna“ beauftragt, damit auch hier ein regelmäßiger Schiffsverkehr erfolgen konnte.¹

In der 1902 erschienenen Broschüre „La navigazione fluvio – lacuale nell’Europa Centrale ed un suo obbiettivo principale“ hatte der Ingenieur und spätere Präsident des Tessiner Ingenieur- und Architektenvereins, Giovanni Rusca, erstmals ein Programm für den Bau einer 578 km langen Wasserstraße von Venedig nach Locarno unter Einbeziehung des Po stromaufwärts bis nach Pavia und von dort an abwechselnd über den Ticino, den Naviglio Grande sowie weitere Kanäle bis Sesto Calende in den Langensee und schließlich bis nach Locarno in die Diskussion eingebracht.² Zwar hatte schon 1828 die Dampfschiffahrt auf dem Po Einzug gehalten, größere Binnenschiffe verkehrten aber nur auf einem Kanalsystem zwischen Porto Garibaldi und Ferrara sowie auf dem Küstenkanal zwischen Venedig und Monfalcone/Triest im Mündungsgebiet des Po. Letzt genannter Kanal hatte für die Versorgung der italienischen Armee während des Ersten Weltkriegs besondere Bedeutung besessen. Zwischen Mailand und Pavia war noch bis ins 20. Jahrhundert hinein Treidelschiffahrt betrieben worden.³

Am 17. April 1943 hatten sich eine schweizerische und eine italienische Delegation in Basel zusammengefunden, um sich mit der Frage der Schifffahrtsverbindung Adria-Langensee genauer zu befassen. Bei diesen Beratungen war bereits ein konkretes auf dem Grundsatz der freien Schifffahrt basierendes Ausbauprogramm für Schiffe mit 600 Tonnen Tragfähigkeit diskutiert worden.⁴ Die Realisierung eines solchen Projekts war aber infolge des Zweiten Weltkriegs, der ständigen Uneinigkeit über den genauen Streckenverlauf, der häufigen Regierungswechsel in Italien und offensichtlich auch gebremst durch eine stark auftretende Landverkehrslobby unterblieben. Hinzu kamen deutlich divergierende Interessen der Städte und Provinzen, die ständige Veränderungen bei der Projektierung nach sich zogen.⁵

¹ Vgl.: Locarno-Venedig, S. 20.

² Vgl.: Ebd.

³ Vgl.: Ebd.

⁴ Vgl.: Der Stand der schweizerischen Schifffahrtspläne, S. 26.

⁵ Vgl.: Locarno-Venedig, S. 21. Vgl. auch: Die zweite Wasserverbindung ..., S. 25.

Wie bei der Aareschiffahrt auch war der Bundesrat in seinem Bericht an die Bundesversammlung von 1965 in Bezug auf die Schifffahrtsverbindung Adria-Langensee zu einem ähnlich niederschmetternden Ergebnis gelangt. Die Frachtersparnisse pro Jahr würden von den jährlich anfallenden Kosten für die Schifffahrtsstraße selbst bei optimistischen Grundannahmen übertroffen. Schon deshalb müsste die Schweiz bei einer eventuellen Verwirklichung des Projekts um einen geringen eigenen Kostenanteil bemüht sein. Ein Anschluss des Langensees an die Po-Schiffahrt würde sich auf die bereits bestehenden Verkehrsträger zudem kaum auswirken. Dies konnte zwar dahingehend positiv gewertet werden, als beispielsweise der Bahn durch die Schifffahrt keine Gütermengen abwanderten. Dem stand jedoch entgegen, dass mit dem neuen Verkehrsträger für den bestehenden Verkehrsapparat auch in Zukunft keinerlei Entlastungen erwartet werden konnten. Positive Wirkungen auf das gedachte Einzugsgebiet der Wasserstraße hielt der Bundesrat für nicht gegeben.¹ Damit wird deutlich, dass die Ablehnungsgründe des Bundesrats eindeutig wirtschaftlicher Natur waren. Dafürsprechende Argumente konnten wohl nur ideeller Art sein. Das weiter oben erwähnte Ziel der Erhaltung der wirtschaftlichen und nationalen Souveränität war ein solches Argument. Tatsächlich hatte der Bundesrat trotz seiner Kritik diesen Aspekt aufgegriffen. Der *Eingangstore* konnte die Schweiz kaum genug besitzen und ein weiterer freier Zugang zum Meer war so gesehen vom kriegswirtschaftlichen Standpunkt aus betrachtet sicherlich wünschenswert. Doch auch hier relativierte die Berner Bundesregierung zugleich, dass *„die hierfür gemachten Aufwendungen (...) sich aber in einem vernünftigen Verhältnis zum erreichten Vorteil bewegen (müssten), wobei auch die kriegswirtschaftlichen Vorteile im Rahmen der Tragfähigkeit (der) Friedenswirtschaft zu beurteilen (wären). Auch diesbezüglich ergibt sich aber für die Wasserstraße Adria-Langensee kein positives Ergebnis.“*² Deshalb hielt der Bundesrat sowohl für die Gegenwart als auch für die Zukunft eine Realisierung dieser Verbindung volkswie verkehrswirtschaftlich für nicht verantwortbar. Die Klarheit seiner Argumentation und seiner Ausdrucksweise ließen die Bestimmtheit seines vernichtenden Urteils jedem Außenstehenden mehr als deutlich werden. Da bei einem Aufschub des Projekts aber zumindest eine Offenhaltung der geplanten Strecke bis zu einer späteren etwaigen Ausführung nahegelegen hätte, wäre

¹ Vgl.: Bericht des Bundesrates ... (1965), S. 37.

² Zit. nach: Ebd., S. 38.

immerhin zu erwarten gewesen, dass sich der Bundesrat ebenso eindeutig abschlägig hierzu äußerte. Dem war allerdings nicht so. Zwar erkannte er, dass die Offenhaltungen mit Kosten verbunden wären. Er sprach sich aber weder für noch gegen solche Maßnahmen aus.¹

Auch in seinem Bericht von 1971, von dem sich die Schifffahrtsbefürworter einen eindeutigen Zuspruch der Bundesregierung gegenüber den schweizerischen Binnenschifffahrtsprojekten erhofften, hatte der Bundesrat die Verbindung Mailand-Langensee für unverantwortbar gehalten. Anfragen beim zuständigen Ministerium in Rom sowie auf Ämterebene hatten außerdem ergeben, dass auf italienischer Seite Probleme bei der Finanzierung der Strecke Crémona-Mailand aufgetreten waren, die die Ausführung des Projekts verzögerten. Daher konnte mit dem Erreichen Mailands kaum noch vor 1972 gerechnet werden. Da die italienische Politik für eine Verbindung von Mailand zum Langensee zudem noch kein konkretes Projekt beschlossen hatte, standen hierfür auch keine Mittel in Aussicht. In Ermangelung eines solchen Projekts hatte man dort schließlich auch keine Notwendigkeit für Freihaltemaßnahmen gesehen.² In der Schweiz hatte man eher die Vermutung, Italien wäre eher an einer Verbindung zwischen den Industriemetropolen Mailand und Turin gelegen, statt an einem Anschluss des Langensees an die Po-Schifffahrt. Ungeachtet der von 17 Kantonsregierungen geäußerten Auffassung, die Schweiz sollte wegen einer Verwirklichung des Adria-Langensee-Projekts mit Italien konkrete Gespräche führen, blieb der Bundesrat bei seinem kritischen Urteil und lehnte die Realisierung nach wie vor ab. Über Offenhaltungen für mögliche Hafenanlagen konnte aus seiner Sicht allerdings gesprochen werden. Wie in seinem Bericht von 1965 betonte er aber auch diesmal, dass diese Maßnahmen Sache der Kantone, in diesem Fall des Tessin, wären.³

Anfang der siebziger Jahre war der alte Kanal von Venedig nach Padua für Großschiffe erweitert worden. Der Po ist heute bis nach Cremona für 1.350 Tonnen-Schiffe befahrbar. Die Häfen von Padua, Mantua und Cremona sind mittlerweile ausgebaut und modernisiert worden. Zwar hatte sich der Bürgermeister von Locarno im Jahre 1997 nach wie vor für eine Verbindung über

¹ Vgl.: Ebd., S. 38.

² Vgl.: Ergänzender Bericht des Bundesrates ... (1971), S. 150/151.

³ Vgl.: Ebd., S. 151.

den Langensee zur Adria ausgesprochen, das dahinterstehende Interesse war aber weniger die Aufwertung der tessiner Industrie, sondern eher die Förderung der touristischen Personenschifffahrt.¹ Im Rahmen der 1985 vom Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement durchgeführten „Vernehmlassung“ über die Freihaltung der schweizerischen Wasserstraßen hatte die Kantonsregierung des Tessin sowohl die Weiterverfolgung des Adria-Langensee-Projekts als auch etwaige damit verbundene Offenhaltungsmaßnahmen abgelehnt, da eine durch diese Verbindung möglicherweise bewirkte Ausweitung der Schwerindustrie den anderweitigen Zielsetzungen des Kantons – vermutlich der Stärkung der Tourismusbranche – zuwidergelaufen wäre.² Da die Kosten einer Offenhaltung zu einem nicht unerheblichen Teil vom Tessin getragen werden müssten, kann aber auch vermutet werden, dass der Kantonsregierung mit großer Wahrscheinlichkeit schon aus rein haushaltspolitischen Überlegungen heraus nicht an der Weiterverfolgung des Schifffahrtsgedankens gelegen war.

Abschließend lässt sich festhalten. Der Wunsch, der Schweiz durch verschiedene Schifffahrtsprojekte so viele *Eingangstore* wie möglich bereitzustellen, war von den Schifffahrtsbefürwortern in der Diskussion um die verschiedenen Projekte immer wieder angeführt worden. Vor dem Hintergrund der Erfahrungen beider Weltkriege war dieses Argument zweifellos schlüssig und nachvollziehbar. Selbst im Jahre 1970 gab es noch Befürworter der Hochrheinschifffahrt, die es für *höchst unzweckmäßig* hielten, im Zeitalter *subversiver und atomarer Kriegsführung* große Vorräte in den Basler Häfen zu konzentrieren.³ Die Tatsache, dass keines der geplanten Projekte jemals in die Tat umgesetzt worden war, zeigt allerdings deutlich, dass die Bewahrung jeglicher Souveränität als Zielsetzung allein nicht ausreichte, um über alle wirtschaftlichen Bedenken hinweg die Realisierung durchzusetzen. Zwar hatte der Bundesrat in seinen Berichten über die schweizerischen Schifffahrtsprojekte die erwähnte Schaffung weiterer *Eingangstore* in das Land als wünschenswert bezeichnet, seine verkehrs- und volkswirtschaftlichen Ausführungen waren aber letztlich richtungsweisend und ließen die Projekte in einem zusehends schlechten Bild erscheinen. Abgesehen von jeder ökonomischen Begründung stellt sich allerdings auch die Frage,

¹ Vgl.: Locarno-Venedig, S. 22.

² Bericht über die Frage der Freihaltung ... (1987), S. 3.

³ Vgl.: Rheinschifffahrtsverband Konstanz e.V. (Hrsg.): Geschäftsbericht 1968/69 und 1969/70, Konstanz 1970, S. 6.

inwieweit das Argument der Souveränitätserhaltung in einem zusammenwachsenden befriedeten Nachkriegseuropa überhaupt noch zeitgemäß gewesen wäre.

13 Deutsche Gutachten und deren Auswirkung auf die politische Meinung zur Hochrheinschifffahrt

13.1 Stellungnahmen deutscher Politiker vor Veröffentlichung der Gutachten

In Kapitel 10.1 war das massive Interesse Badens an der Hochrheinwasserstraße deutlich geworden. Bereits im Rahmen der zwischenstaatlichen Verhandlungen über die Weiterführung der Schifffahrt über Kehl/Straßburg hinaus bis nach Basel hatte die Badische Regierung mit Nachdruck die Aufnahme der Option einer künftigen Schiffbarmachung des Hochrheins bis zum Bodensee verlangt. Mit Artikel 6 des Vertrages von 1929 war dieser Forderung schließlich entsprochen worden. Jener Passus war von Seiten der Schifffahrtsbefürworter stets als die rechtliche Grundlage für den Hochrhinausbau aufgefasst worden, die letztlich sowohl für die Schweiz als auch für Baden bzw. Deutschland bindend und verpflichtend wäre. Diese Auffassung war auch nach dem Zweiten Weltkrieg, als man sich dem Projekt wieder zugewandt hatte, beiderseits des Rheins weiterhin vertreten worden. In öffentlichen Bekundungen wurde die je andere Seite zur Einhaltung des gegebenen „Versprechens“ gemahnt. So beispielsweise auf der Hochrheintagung der Handelskammer Schopfheim in Säckingen im Jahre 1950. Dort hatte der badische Wirtschaftsminister Lais die Schiffbarmachung des Rheins zwischen Basel und dem Bodensee als *unverrückbares Ziel* der Landespolitik hervorgehoben. Gemeinsam mit der Schweiz, von der man sich Treue zu den bisher eingegangenen Verpflichtungen erhoffte, sollte das Vorhaben angestrebt und schließlich in die Tat umgesetzt werden.¹

¹ Vgl.: Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee. Jahresbericht für das Jahr 1950. In: Strom und See, 46 Jg.(1951), Nr. 3, (S. 65–68), S. 67.

Auch nach der Gründung des Südweststaates Baden-Württemberg hatte die neue Landesregierung an der Forderung nach dem Hochrhinausbau festgehalten und fand dabei Rückhalt durch die Bundesregierung in Bonn. Diese Übereinstimmung war beispielsweise im September 1952 in Rheinfelden (Baden) anlässlich der 25. Ordentlichen Mitgliederversammlung des Rheinschiffahrtsverbands Konstanz, zu welcher unter anderem der Bundesminister für Verkehr, Seehofer (CDU), sowie der Baden-Württembergische Innenminister Ulrich (SPD) als Gastredner eingeladen waren, deutlich geworden. Beide Politiker äußerten sich zu dem Projekt gleichermaßen positiv. Es sollte nach beider Auffassung das nächste in Angriff zu nehmende Wasserstraßenprojekt Baden-Württembergs nach Vollendung des Neckarausbaus (bis Stuttgart) sein.¹ Dies war von den Schifffahrtbefürwortern als klares Bekenntnis verstanden und begrüßt worden. Da zu jener Zeit durch den Ausbau des Mains und des Neckars allerdings schon erhebliche Mittel gebunden waren, konnte eine entsprechende „Umlenkung“ der durch Bund und Land insgesamt für den Wasserstraßenbau zur Verfügung gestellten Gelder erst nach Beendigung der Arbeiten zur Neckarkanalisierung erfolgen. Damit war in etwa der früheste Zeitpunkt der Inangriffnahme des Hochrhinausbaus festgelegt. Die Landesregierung musste sich, so führte Seehofer weiter aus, bei Erreichen Stuttgarts durch die Neckarschifffahrt lediglich noch mit dem Bundesverkehrsministerium zur Abklärung des weiteren Vorgehens in Verbindung setzen.² Hierbei musste es vor allem darum gehen, den Hochrhein in einem gesonderten Abkommen zwischen Bonn und Stuttgart in die rechtliche Zuständigkeit des Bundes zu überführen. Dies wäre die entscheidende Vorbedingung für die Bundesregierung, um mit der Schweiz und mit Österreich überhaupt konkrete Verhandlungen aufnehmen zu können.³

¹ Zit. nach: Bischof, Die Schiffbarmachung des Hochrheins ..., S. 9. Ministerpräsident Müller hatte im Rahmen seiner Regierungserklärung am 08. Oktober 1955 ebenfalls erklärt, dass das Hochrhinschiffahrtsprojekt nach Vollendung der Neckarkanalisierung das nächste große Projekt in Baden-Württemberg wäre. (Vgl.: Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee, (1955), S. 174.)

² Vgl. Bischof, Die Schiffbarmachung des Hochrheins ..., S. 7–9. Diesen Standpunkt hatte Seehofer auch noch 1958 gegenüber dem Präsidenten des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz, Paulsen, bekräftigt. Da der Ausbau bis Stuttgart jedoch zweischleusig geplant war, ließ die Haushaltslage des Bundes die gleichzeitige Ausführung des Hochrheinprojekts nicht zu. Verhandlungen mit der Schweiz waren daher noch nicht aufgenommen worden. (Vgl.: WABW: Y 105 – 221 Eingaben an Ministerien und Erlasse von Ministerien 1952-1958 – Antwort des Bundesministers Seehofer an den Präsidenten des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz, Paulsen, vom 10. Februar 1958 auf die Schreiben Paulsens vom 3. Dezember 1957 und vom 5. Februar 1958. Vgl. auch: Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 1. Wahlperiode, Protokoll-Bd. IV., (23. März 1955), S. 2933.)

³ Vgl.: WABW: Y 105 – 221 Eingaben an Ministerien und Erlasse von Ministerien 1952-1958 – Schreiben des Bundesverkehrsministers Seehofer an den Präsidenten des Rheinschiffahrts-

Die Äußerungen Seebohms gaben bei den Schifffahrtsbefürwortern Anlass zu Optimismus. In ähnlicher Weise hatte der Minister bereits auf Einladung der IHK Schopfheim am 04. Mai desselben Jahres im Rahmen seines Vortrages über die aktuellen Fragen der deutschen Wirtschaftspolitik argumentiert. Dort stellte für ihn die Tatsache, dass der Hochrhein noch immer keine Bundeswasserstraße sei, aber offensichtlich noch kein Problem dar. In diesem Fall müsste der Bund, so Seebohm, eben in finanzielle Vorleistung treten. Das Land Baden wäre sodann verpflichtet, die Auslagen des Bundes in den Folgejahren zu erstatten.¹ In seinem Vortrag in Rheinfelden ging der Verkehrsminister ebenso auf die Frage ein, ob die Schifffahrtsstraße nach den Grundsätzen der Privatwirtschaft eigenwirtschaftlich, d.h. unter Anlastung aller in diesem Zusammenhang entstehenden Kosten, betrieben werden sollte, oder ob sie eher aus dem Blickwinkel der Gemeinwirtschaft gesehen werden müsste und damit zum Kostgänger des Steuerzahlers würde. Sein Urteil fiel eindeutig zugunsten der gemeinwirtschaftlichen Sichtweise aus:

„Niemals kann ein Verkehrsträger das in die für seinen Ablauf notwendigen Wege investierte Kapital amortisierten und verzinsen durch den Betrieb, den er auf diesem Verkehrsweg durchführt. Wenn man diese Forderung aufnimmt und den Standpunkt vertritt, die erforderlichen Verkehrswege sollten nicht als Gesamtleistung des Volkes für seine Volkswirtschaft erstellt werden, sondern die Verkehrsträger müssten diese Verkehrswege eigenwirtschaftlich erstellen und unterhalten, dann verfehlt man die Aufgabenstellung, die sich für die richtige Gestaltung von Wirtschaft und Verkehr ergibt. Auf diesem Wege würden wir überhaupt niemals zu neuen Verkehrswegen, zu einem Ausbau des Verkehrsnetzes kommen.“²

„Wenn der Staat nur Maßnahmen durchführen dürfte, die eine privatwirtschaftliche Rente abwerfen, so würde er weder Schulen einrichten, noch Kulturpflege treiben können, er müsste von jeder Arbeitslosenfürsorge absehen und (...) letzten Endes die Rolle eines Bankiers übernehmen, der der Wirtschaft darlehensweise Kapital zur Verfügung stellt. Ich kann die (...) Feststellung nur unterstreichen, daß Wasserstraßenbauten nicht nach den Maßstäben der Privatwirtschaft, sondern nach ihrer sozialen Produktivität beurteilt werden müssen.“³

verbandes Konstanz, Paulssen, vom 29. September 1952.

¹ Vgl.: Seebohm, S. 123.

² Zit. nach. Rädle, S. 252/253.

³ Zit. nach: Bischof, Die Schiffbarmachung des Hochrheins ..., S. 14.

Den gleichen Standpunkt hatte er bereits im Juni desselben Jahres in München vertreten. Dort führte er aus, dass Wirtschafts- und Verkehrspolitik ihrer Zielsetzung nicht gerecht würden, wenn die einzelnen Verkehrsträger eigenwirtschaftlich handeln müssten. Nach seiner Ansicht wäre ein Verkehrsträger zur Amortisation und Verzinsung des gesamten, durch ihn entstandenen, Kapitalaufwands nicht in der Lage. Die Verkehrsinfrastruktur müsste folglich vom Staat bereitgestellt und damit aus Steuermitteln finanziert werden. Sie wäre gewissermaßen ein Geschenk der Allgemeinheit an die Wirtschaft, das in der Erreichung der angestrebten Steigerung des Sozialprodukts seine letztliche Rechtfertigung fände.¹

Ebenfalls 1952 hatte ein Gutachten des Wissenschaftlichen Beirats des Bundesverkehrsministers den Ausbau des gesamten Rheinabschnitts zwischen Basel und dem Bodensee im Falle des eigenwirtschaftlichen Betriebs für unvorteilhaft erklärt. Unter der Annahme, die Wasserstraße würde von allen Ausbaukosten unbelastet betrieben, so hieß es in dem Gutachten weiter, bestünde zwar immerhin auf der Strecke bis Waldshut die Chance, Frachtkostenvorteile zu erzielen, diese würden jedoch mit zunehmender Entfernung von Basel beträchtlich zusammenschrumpfen. Bemängelt wurde außerdem, dass das vorhandene Datenmaterial für eine genaue Aussage seitens der Bundesregierung nicht ausreichte. So lag seit einer 1945 von dem Schweizer Hans Krucker veröffentlichten Schrift keine jüngere Untersuchung über die zu erwartenden Verkehrsmengen vor. Ob überhaupt, und wenn „ja“ in welcher Größenordnung eine Steigerung der Verkehrsmengen zu erwarten wäre, blieb daher offen. Andererseits galten die in dem Projektentwurf des Eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft von 1941 zu Grunde gelegten Berechnungen als überholt, zumal sie sich auf die Preise des Jahres 1939 bezogen und für die Zukunft weitere Preisverschiebungen durch die Übernahme einzelner Bauleistungen durch deutsche Unternehmen erwartet werden mussten. Was die Beurteilung der volkswirtschaftlichen Zweckmäßigkeit zudem erschwerte, war die Tatsache, dass die Auswirkungen anderer Wasserstraßenprojekte auf die Hochrheinschifffahrt

¹ Rädle, S. 252/253. Auch im Baden-Württembergischen Wirtschaftsministerium war man überzeugt, die Wasserstraße könnte nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden. Nur allein mit staatlicher Unterstützung könnten die jährlich anfallenden Beträge beglichen werden. (Vgl.: WABW: Y 105 – 206 Verhandlungen mit den Regierungen und den Vertretern etc. Baden-Württemberg 1917-1953) – Aktennotiz über die persönliche Rücksprache mit Herrn Ministerialrat Dr. Häcker im Verkehrsministerium Stuttgart am 08. Juli 1953.)

kaum abgeschätzt werden konnten. Doch nicht einmal die Auswirkungen der geplanten Schifffahrtsstraße selbst schienen aus Sicht des Beirates auch nur annähernd bestimmbar. So blieb neben den erwarteten Verkehrsmengen auch der Umfang der Neuansiedlung von Betrieben fraglich. Ob also tatsächlich mittels der Hochrheinschifffahrt die Situation des Wirtschaftsstandortes am Hochrhein nachhaltig verbessert würde, war letztlich nicht beantwortbar.¹

Ungeachtet dieser sehr ernüchternden Prognose schien man im Bundesverkehrsministerium aber nach wie vor von den Vorteilen der Hochrheinschifffahrt überzeugt gewesen zu sein. Am 23. Dezember 1953 hatte der Minister die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Freiburg ins Leben gerufen, die sich vor allem mit den technischen Fragen des Projekts befassen sollte.² Bei dem bisherigen, eindeutig positiven Bekenntnis des Bundesverkehrsministeriums blieb es allerdings nicht lange. Denn schon ein Jahr später ging der Wissenschaftliche Beirat noch einen Schritt weiter und forderte generell für alle Wasserstraßen die Anwendung des Prinzips der Eigenwirtschaftlichkeit. Dies müsste schon alleine aus Wettbewerbsgründen geschehen. Mit dieser Forderung stand der Beirat aber nunmehr im deutlichen Gegensatz zu den Äußerungen des Ministers.³ Seebohm kannte sehr wohl den Inhalt dieses neueren Gutachtens. Er selbst wollte das Argument der Eigenwirtschaftlichkeit allerdings nicht offen in die Diskussion einbringen, um die damals äußerst heftig geführte allgemeine Diskussion über die Rentabilität der Hochrheinschifffahrt nicht zu beeinflussen. Zu einer abschließenden, alle Beteiligten befriedigenden Beurteilung des Projekts war man noch immer nicht gekommen. Schließlich befand man sich in dem Dilemma, dass die meisten Expertenberichte zur Wirtschaftlichkeit noch aus der Zeit vor oder während des Krieges stammten und damit als überholt galten. Neuere Gutachten waren andererseits gerade erst im Entstehen. Ohne genauere Kenntnisse stellte Seebohm mit Schreiben vom 09. November 1956 der Stuttgarter Landesregierung trotz der oben genannten Forderung des Beirats die Bereitschaft des Bundes in Aussicht, nach dem Ende der laufenden Untersuchungen zum Hochrhinausbau den Rheinabschnitt oberhalb von Basel als Bundeswasserstraße übernehmen zu wollen.⁴

¹ Vgl.: Gutachten über die Ausbauwürdigkeit ..., S. 130/131, 134/135, 137.

² Ulrich, S. 182.

³ Grundsätze für die Aufbringung der Kosten ..., S. 6, 8.

⁴ Vgl. Bischof, Die Schiffbarmachung des Hochrheins ..., S. 12.

Es sei in diesem Zusammenhang zu erwähnen, dass die Initiative zur Aufnahme von Gesprächen zwischen dem Bundesverkehrsministerium und der baden-württembergischen Landesregierung zwecks Übernahme des Hochrheins in die Zuständigkeit des Bundes eindeutig von letzterer ausgegangen war. Der Ministerrat in Stuttgart hatte in der Kabinettsitzung vom 14. März 1955 den Innenminister beauftragt, sowohl in Verhandlungen mit dem Bund als auch mit der Schweiz die Voraussetzungen für einen baldigen Beginn des Ausbaus so rasch wie möglich zu schaffen und im Haushaltsplan die erforderlichen Mittel hierfür zu veranschlagen.¹ Erwähnenswert wäre die Äußerung von Ministerpräsident Gebhard Müller während dieser Kabinettsitzung, wonach durch den Neckarausbau der Deutschen Bundesbahn Verluste entstünden. Diese Aussage erscheint deshalb um so bemerkenswerter, als sie den Mitgliedern der Landesregierung auch die möglichen wirtschaftlichen Nachteile des Hochrhenausbaus vor Augen führte. Was die Neckarkanalisation anbelangte, war der doppelschleusige Ausbau zwischen Heilbronn und Stuttgart allerdings schon beschlossene Sache und konnte somit weder rechtlich noch praktisch verhindert werden.²

Auch in seinem Vortrag am 06. Juli 1957 anlässlich des 50-jährigen Bestehens des Rheinschiffverkehrsverbandes in Konstanz hatte sich Seebohm grundsätzlich positiv bezüglich der Chancen der baldigen Realisierung des Hochrheinprojekts geäußert. Er sei zuversichtlich, dass der Ausbau in getreuer Erfüllung der Vereinbarungen des Vertrages von 1929 ausgeführt werden könnte. Eine baldige Wiederaufnahme der durch den Zweiten Weltkrieg abgebrochenen Vorverhandlungen mit der Schweiz stellte er für die Zeit nach den Bundestagswahlen in Aussicht.³ Der

¹ Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 1. Wahlperiode, Protokoll-Bd. IV., (23. März 1955), S. 2934. In der Schweiz war dieser Schritt mit großer Aufmerksamkeit registriert worden, war doch damit zu rechnen, dass die deutsche Seite noch im Verlauf des Jahres 1955 zum Zwecke der Aufnahme zwischenstaatlicher Verhandlungen auf die Schweiz zukommen könnte. Dabei wurde als besonders problematisch gesehen, dass der auf volks- und verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen beruhende Bericht des Schweizerischen Bundesrats an die Bundesversammlung noch nicht fertiggestellt und erstattet worden war. Dem Eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft war daher seitens des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements mit Schreiben vom 02. Mai 1955 angeraten worden, die Arbeiten zu dem Bericht schneller voranzutreiben, damit der Bundesrat im Falle einer deutschen Initiative nicht unvorbereitet wäre. (Vgl.: BAR: E 8100 (B), Bd. 11 (Rheinschiffahrt Basel-Bodensee 1927-1955), Schreiben des Delegierten für Wirtschaftsfragen des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements an das Eidgenössische Amt für Verkehr – Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen vom 21. Dezember 1953.)

² Vgl.: HStAS: EA 1/105: 10. Sitzung (14. März 1955).

³ Rheinschiffverkehrsverband Konstanz e.V.: Geschäftsbericht 1957, S. 3/4.

Minister hatte auch Stellung zur wirtschaftlichen Seite des Projekts bezogen. Hierbei wurde deutlich, dass er offenbar bereits eine innere Kehrtwende vollzogen hatte und nun doch eher zum Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit tendierte. Allerdings hatte er den Begriff „Eigenwirtschaftlichkeit“ als solchen sorgsam nicht verwendet. So sprach er beispielsweise von der Notwendigkeit, die seit 1929 veränderten wirtschaftlichen Verhältnisse durch entsprechende Untersuchungen zu überprüfen. Gleichzeitig betonte er jedoch, dass die Ergebnisse dieser Untersuchungen nach seiner persönlichen Auffassung nicht unbedingt nachteilig ausfallen müssten.¹ Die von vielen Befürwortern der Hochrheinschifffahrt, vor allem in der Schweiz, immer wieder geforderte Ausdehnung des Geltungsbereichs der „Mannheimer Akte“ und damit des Grundsatzes der Abgabefreiheit auf den Rhein oberhalb von Basel hatte Seebohms bisheriges eindeutiges Bekenntnis zum gemeinwirtschaftlichen Betrieb der Wasserstraße unterstrichen. Es hätte daher nahe gelegen, sich ohne Vorbehalte offen diesem Wunsche anzuschließen. Seebohm hatte dies allerdings nicht getan, sondern für ihn war diese Forderung lediglich eine Überlegung wert. Um die zwischenstaatlichen Verhandlungen aber nicht noch mehr zu erschweren, sollten derartige Gedanken zunächst nicht weiter verfolgt werden.² Rechtlich bestand also weiterhin die Möglichkeit, zur Finanzierung zumindest eines Teils der Ausbaukosten Schifffahrtsabgaben zu erheben. Seebohm hatte zwar das Wort „Eigenwirtschaftlichkeit“ – offensichtlich bewusst – vermieden. Bei einem tatsächlichen Ausbau des Hochrheins wären die Vorbehalte gegenüber der Erhebung von Schifffahrtsabgaben aber wohl sehr schnell beseitigt gewesen. Denn sicherlich wäre das Bundesverkehrsministerium auf Dauer nicht bereit gewesen, ständig Haushaltsmittel für den Hochrhein bereitzustellen. Dem ersten Bericht des Wissenschaftlichen Beirats zufolge wäre die Wasserstraße bei Erhebung von Abgaben aber unvorteilhaft gewesen. In finanzieller Hinsicht befand sich der Verkehrsminister also in einer Dilemmasituation, aus der letztlich nur der vollständige Verzicht auf das Projekt geführt hätte.

Als den Versuch eines Kompromisses könnte man Seebohms Äußerung gegenüber dem Präsidenten des Rheinschifffahrtsverbandes Konstanz sowie einiger schweizerischer Politiker am 31. März 1958 in Stuttgart werten, als er

¹ Ebd., S. 3.

² Ebd., S. 5.

diesen seine Vorstellungen über die mögliche Finanzierung des Hochrheinausbaus darlegte. Seeböhm war ein Befürworter des Hochrhein AG-Modells, d.h. Er präferierte die Gründung einer Finanzierungsgesellschaft, welcher zunächst die Aufgabe zukäme, Kredite aufzunehmen. Zur Rückzahlung dieser Schulden sollten Schifffahrtsabgaben erhoben werden können. Allerdings fügte er relativierend hinzu, dass dies lediglich für einen gewissen Zeitraum, nicht aber endgültig geschehen sollte. Wegen dieser einschränkenden Bemerkung war der Vorschlag Seeböhms von den Befürwortern nicht als Plädoyer für die generelle Abgabenerhebung verstanden worden. Der Bundesminister galt in den Augen seiner Gesprächspartner also nach wie vor als Fürsprecher der freien Rheinschifffahrt. Seeböhms Plan erschien ihnen zumindest eine Überlegung wert, wenngleich man dem Thema „Abgaben“ an sich tatsächlich abgeneigt war.¹

In Bezug auf den Zeitpunkt der frühesten Inangriffnahme des Hochrheinausbaus betonte der Minister, dass die Arbeiten am Neckar noch andauerten, da wegen des unvorhersehbaren, zwischenzeitlich gestiegenen Verkehrsaufkommens der zusätzliche Bau jeweils einer weiteren Schleuse zwischen Heilbronn und Stuttgart erforderlich geworden sei. Die für den Hochrheinausbau benötigten finanziellen Mittel könnten somit also frühestens 1962 bereitgestellt werden.² Ein Jahr später, am 19. September 1958, hatte Seeböhm in einer Presseerklärung den Zeitpunkt für eine Entscheidung über den Hochrheinausbau sogar für die Mitte der sechziger Jahre prognostiziert.³ Noch im Oktober 1955 hatte er die Beendigung der Neckarkanalisation für etwa Anfang April 1958 mit dem Erreichen Stuttgarts vorausgesagt. Von einem zweischleusigen Ausbau war damals noch überhaupt keine Rede.⁴ Die baden-württembergische Landesregierung vermutete hinter dieser Verzögerung vor allem den Widerstand des Bundesfinanzministers, da der Staatshaushalt schon allein durch die laufenden Ausbauprojekte (Neckar, Rhein-Main-Donau, Mosel, Schlingenlösung am Oberrhein) erheblich belastet war. Seeböhm selbst schätzte man in Stuttgart insgesamt immer noch als überzeugten Befürworter des Projekts ein.⁵

¹ Vgl.: WABW: Y 105 – 221 Eingaben an Ministerien und Erlasse von Ministerien 1952-1958 – Niederschrift über eine Besprechung mit Herrn Bundesverkehrsminister Dr. Seeböhm am Montag, 31. März 1958, in Stuttgart.

² Bischof, Die Schiffbarmachung des Hochrheins ..., S. 12/13.

³ Vgl.: Resolution der Planungsgemeinschaft Hochrhein (1959), S. 1.

⁴ Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 1. Wahlperiode, Protokoll-Bd. IV., (23. März 1955), S. 2933.

⁵ HStAS: EA 1/105: 33. Sitzung (17. November 1958).

Der Badische Staatsrat Anton Dichtel (CDU) hatte namens der Landesregierung auf derselben Versammlung in Konstanz 1957, auf der auch Seebohm gesprochen hatte, den 1952 von Innenminister Ulrich in Rheinfelden vertretenen Standpunkt bekräftigt, wonach der Hochrheinausbau das nächste Großschifffahrtsprojekt des Landes sein sollte. Dichtel betonte, dass Landtag und Landesregierung in den Jahren zuvor alles ihnen Mögliche zur Förderung der Hochrheinschifffahrt getan hätten und hob unter anderem die finanzielle Beteiligung des Landes an den Kosten der Schleuse Birsfelden¹ als Zeichen des Ausbauwillens Baden-Württembergs besonders hervor.² Die unverkennbar positive Einstellung der Landesregierung zum Hochrheinprojekt zeigte sich schließlich auch in der Reaktion von Innenminister Renner (SPD) im Februar 1958 auf ein Schreiben des „Schwäbischen Heimatbundes“, in dem er die dort geäußerten Bedenken gegen die Hochrheinschifffahrt zu zerstreuen versuchte.³

Im Verlauf des Jahres 1959 wurde immer stärker von Seiten verschiedener Landespolitiker Kritik an der Haltung des Bundesverkehrsministers geäußert und es bestand kein Zweifel daran, dass die bisherige Eintracht zwischen Bonn und Stuttgart nicht mehr existierte. So warf unter anderem der Abgeordnete Hermann Person (CDU) in der Landtagsdebatte vom 11. März 1959 dem Minister vor, dessen *schöne Reden* seien bislang nicht in Taten umgesetzt worden. Seebohm hätte beispielsweise 1956 gesagt, der Hochrheinausbau müsste Anfang der sechziger Jahre *auf vollen Touren* laufen. Seither habe sich in dieser Angelegenheit jedoch nichts mehr bewegt. Dem Bundesfinanzminister warf Person sogar völliges Desinteresse an der Verwirklichung der Hochrheinschifffahrt vor.⁴ Innenminister Renner äußerte in einer Sitzung des Landes-

¹ Es handelte sich hierbei um eine Geldleistung des Landes in Höhe von 4,392 Mio. DM. Innenminister Ulrich sprach 1955 in diesem Zusammenhang von einem „*verlorenen Zuschuß*“ des Landes Baden-Württemberg. Von einem Darlehen, das ja typischerweise zurückgezahlt werden musste, konnte deshalb keine Rede sein. (Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 1. Wahlperiode, Protokoll-Bd. IV., (23. März 1955), S. 2941.)

² Rheinschifffahrtsverband Konstanz e.V.: Geschäftsbericht 1957, S. 6/7.

³ Der Minister hatte gegenüber den Bedenken des Heimatbundes außerdem erklärt, dass mit der Schiffbarmachung des Hochrheins niemals die Industrialisierung des Bodenseeraums angestrebt werden sollte. Eine Gefahr für den Bodensee bestand nach seiner Meinung daher nicht. (Rheinschifffahrtsverband Konstanz e.V.; Geschäftsbericht 1957, S. 21.)

⁴ Vgl.: Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 2. Wahlperiode, Protokoll-Bd. IV., (11. März 1959), S. 4026. Enttäuscht zeigte man sich auch bei der Planungsgemeinschaft Hochrhein. Mit der von Seebohm auf die Mitte der sechziger Jahre terminierten Entscheidung über den Hochrheinausbau war man unzufrieden, fürchtete man doch, dem gesteckten Ziel, die wirtschaftliche Entwicklung der Hochrheingegend, insbesondere der Schaffung neuer krisensicherer Arbeitsplätze, voranzutreiben, nicht mehr nachkommen zu können. (Vgl.: Resolution der Planungsgemeinschaft Hochrhein (1959), S. 1/2.)

kabinetts die Vermutung, die immer mehr zutage tretende Zurückhaltung des Verkehrsministers könnte unter anderem mit dessen Kenntnisnahme vom Inhalt des Gutachtens des Freiburger Professors Alfons Schmitt zusammenhängen.¹

Die Kritik an Seeböhm nahm im Laufe der Zeit nicht zuletzt auch deswegen so massiv zu, weil seine Zukunftsszenarien Zeitangaben enthielten, die immer wieder korrigiert werden mussten und nach außen den Eindruck vermittelten, das Projekt sollte *auf die lange Bank geschoben* werden. Der Hochrhinausbau würde eine Aufgabe der sechziger Jahre, da bis dorthin keine finanziellen Mittel zur Verfügung stünden. Allerdings müssten die wirtschaftlichen Verhältnisse am Hochrhein so positiv beurteilt werden, dass sich der Ausbau lohne. Eine solche Formulierung ließ natürlich viel Raum für Interpretationen. Auch die 1952 von Seeböhm geäußerte Meinung, es spiele für die Verwirklichung des Projekts keine Rolle, dass der Hochrhein noch keine Bundeswasserstraße sei, hatte sich bis 1959 ins gerade Gegenteil verkehrt. Denn nun machte er den Übergang des Hochrhains in die Hand des Bundes zur grundlegenden Voraussetzung für den Abschluss der noch erforderlichen zwischenstaatlichen Abkommen. Bis zu einer Einigung zwischen Baden-Württemberg und dem Bund könnte in der Hochrheinfrage sogar überhaupt nichts unternommen werden.² Die Glaubwürdigkeit des Bundesverkehrsministers schien auf Seiten der Befürworter immer mehr verloren zu gehen. Ironisch wurde von Seiten des Rheinschiffverkehrsverbandes Konstanz bemerkt:

„Die Verhältnisse scheinen dem Bonner Verkehrsminister in einiger Hinsicht doch über den Kopf gewachsen zu sein. Insofern nämlich, als die früher gemachten Zusicherungen auch bei gutem Willen nicht auf fünf Jahre genau eingehalten werden können.“³

Seeböhm war im Laufe des Jahres 1959 aber auch deswegen in die Kritik geraten, weil er auf der Verkehrstagung der Industrie- und Handelskammer Schopfheim in Lörrach erstmals selbst die Anwendung des Grundsatzes der Eigenwirtschaftlichkeit für die Hochrhainschifffahrt propagiert hatte.⁴ In der Landtagsdebatte vom 11. März 1959 hatte demgegenüber Innenminister Renner

¹ HStAS: EA 1/105: 17. Sitzung (27. Mai 1959). Auf dieses Gutachten wird im weiteren Verlauf der vorliegenden Arbeit noch genauer eingegangen.

² Vgl.: Seeböhm, S. 124.

³ Zit. nach: Ebd.

⁴ Sutter, S. 242. Handelsblatt, 08. Mai 1959.

festgestellt, dass weder in Deutschland noch im übrigen Europa irgendeine Wasserstraße eigenwirtschaftlich betrieben werden könnte.¹ Dies musste allem Anschein nach aber auch für den Hochrhein gelten. Unter der Prämisse der Eigenwirtschaftlichkeit war jetzt für jeden Außenstehenden klar erkennbar, dass der Hochrhinausbau offenbar ein Verlustgeschäft zu werden drohte und deshalb aus ökonomischen Erwägungen heraus von vornherein abgelehnt werden müsste. Dies lief den Zielsetzungen der Landesregierung in Stuttgart – man verstand sich ja grundsätzlich als Befürworter des Projekts – allerdings vollkommen zuwider.

Seebohm soll auf der besagten Veranstaltung in Lörrach bei den Zuhörern aber außerdem den Eindruck hinterlassen haben, er selbst wäre immer noch ein Befürworter des Projekts, wohingegen die baden-württembergische Landesregierung sich eher desinteressiert zeigte. In Stuttgart war man hierüber mehr als verwundert, denn das Hochrheinprojekt war in dem Mitte 1959 vom Bundeskabinett beschlossenen vierjährigen Bauprogramm für Bundeswasserstraßen nicht einmal ansatzweise erwähnt worden. Im Hinblick auf einen am 26. Juni 1959 auf dem Deutschen Binnenschiffahrtstag in Stuttgart vorgesehenen Vortrag Seebohms hatten einzelne Mitglieder der Landesregierung deshalb die Notwendigkeit gesehen, vorher entweder mit Seebohm selbst oder mit dem Bundeskanzler in Kontakt zu treten.² Offensichtlich wollte man jeder weiteren peinlichen Äußerung des Bundesministers, die den Interessen und dem Ansehen der Landesregierung gleichermaßen Schaden zugefügt hätte, von vornherein entgegentreten und gleichzeitig einen drohenden offenen Streit mit dem Bund während der Stuttgarter Tagung im Vorfeld abwenden.

Seebohms Haltung am Ende der fünfziger Jahre musste jedem, der die Debatte um den Hochrhinausbau aufmerksam verfolgte, überaus seltsam vorkommen. Mit der von ihm geforderten Eigenwirtschaftlichkeit, die nach seinen eigenen früheren Bemerkungen nicht erreicht werden könnte, brachte er sich selbst in Widerspruch. Man kann aber hieran recht klar erkennen, dass der Minister einem Spagat gleich bemüht war, ökonomisch rational zu handeln, ohne dabei die Sympathie und Zustimmung der Befürworterkreise zu verlieren. Es galt im Umgang mit diesen Kreisen durchaus vorsichtig zu taktieren, zumal diese in der damaligen Zeit in der

¹ Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 3. Wahlperiode, Protokoll-Bd. V., (24. Oktober 1963), S. 6415.

² Vgl.: HStAS: EA 1/105: 22. Sitzung (22. Juni 1959).

Öffentlichkeit sehr wortstark auftraten. Zum Erfolg konnte diese zweigleisige Politik des Ministers aber auf Dauer nicht führen. Denn wenn man den Hochrhein tatsächlich jemals ausgebaut hätte, hätte sich die Wasserstraße sicher nicht eigenwirtschaftlich betreiben lassen. Das Bundesverkehrsministeriums wäre durch die Tatsachen Lügen gestraft worden, was in der Öffentlichkeit logischerweise zu einem Verlust an Glaubwürdigkeit geführt hätte.

Zumindest in Baden-Württemberg war man vom künftigen Hochrhinausbau überzeugt. Der Wirtschaftsausschuss des Landtags hatte am 05. und 06. Mai 1959 unter dem Vorsitz des früheren Ministerpräsidenten Reinhold Maier (FDP/DVP) eine Besichtigungsreise in das Hochrhein- und Bodenseegebiet unternommen. Die dortigen Landkreise, Städte und Gemeinden sowie Wirtschaftsunternehmen sprachen sich mehrheitlich für den Ausbau zur Großschifffahrtsstraße aus. Die Parlamentarier sollen sich von diesem Zuspruch sehr beeindruckt gezeigt haben.¹

Ministerpräsident Kiesinger (CDU) hob in seiner Regierungserklärung vom 07. Juli 1960 ebenso wie auch Innenminister Filbinger (CDU) die Bedeutung der Hochrhenschifffahrt für den südlichen Landesteil hervor. Filbinger hatte 1960 an mehreren Tagungen verschiedener Schifffahrtsverbände teilgenommen und dort immer wieder betont, dass die Landesregierung auch weiterhin energisch die Schiffbarmachung des Hochrheins verfolge und sich für einen baldigen Baubeginn einsetze. Auf der Festtagung des Oberrheinischen Wasserstraßen- und Schifffahrtsverbandes in Mannheim kritisierte er sogar die Zugrundelegung des von Bundesminister Seehofer vertretenen Grundsatzes der Eigenwirtschaftlichkeit bei der Prüfung der Rentabilität von Wasserstraßen. Dadurch würden die bereits bestehenden Ballungsräume gegenüber den eher strukturschwachen Gebieten wesentliche Vorteile erlangen, denn dort könnte aufgrund des bereits vorhandenen großen Verkehrsaufkommens die Forderung nach Eigenwirtschaftlichkeit am ehesten eingelöst werden.²

¹ Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 2. Wahlperiode, Protokoll-Bd. V., (14. Oktober 1959), S. 4649.

² Vgl.: Rheinschifffahrtsverband Konstanz e.V. (Hrsg.): Bericht für die Geschäftsjahre 1960 und 1961, Konstanz 1961, S. 6/7.

13.2 Deutsche Gutachten zur Hochrheinschifffahrt

13.2.1 Die verkehrswissenschaftlichen Gutachten von Alfons Schmitt und Walther Lambert

Nachdem sich der Schweizerische Bundesrat bereits 1956 in seinem Bericht an die Bundesversammlung zum Projekt der Schiffbarmachung des Hochrheins geäußert hatte, war man auch auf deutscher Seite tätig geworden. Der Rheinschifffahrtsverband Konstanz hatte den damaligen Direktor des Verkehrswissenschaftlichen Instituts der Universität Freiburg, Alfons Schmitt, mit der Erstellung eines wirtschaftlichen Gutachtens über die Hochrheinschifffahrt beauftragt. Die Absicht des Auftraggebers war offensichtlich. In der bisher auf mehr oder weniger veraltetem Datenmaterial geführten Debatte um das Projekt wollte der Verband die Initiative ergreifen. Neueste Berechnungen sollten die Wirtschaftlichkeit der Hochrheinschifffahrt nachweisen. Dabei war der Verband allerdings wie selbstverständlich davon ausgegangen, dass die Untersuchungen Schmitts zwangsläufig zu einem positiven Ergebnis führen müssten. Es stellt sich nun die Frage, inwieweit diese Erwartungen in Erfüllung gegangen waren.

Die Tatsache, dass selbst in den verkehrsmäßig eher ungünstig gelegenen oberschwäbischen Kreisen Saulgau und Sigmaringen mehr Arbeitnehmer in der Maschinen- und Metallindustrie beschäftigt waren als in der Textilbranche, legte für Schmitt schon einmal grundlegend den Schluss nahe, dass die räumliche Distanz der Wirtschaftsstandorte an Hochrhein und Bodensee zu den großen Industriezentren Baden-Württembergs und Deutschlands im Gesamten für den Grad der Industrialisierung nicht der alleinige ausschlaggebende Grund sein konnte. Weitere Faktoren mussten in dieser Hinsicht eine wichtige Rolle spielen. Trotz der peripheren Lage der betroffenen Gebiete schien die ansässige Wirtschaft nach Schmitts Ansicht immer noch durch eine *erstaunlich reichhaltige und gute Mischung* der Branchen bestechen zu können. Eine krisenanfällige Wirtschaftsstruktur konnte also für das künftige Einzugsgebiet der Hochrheinschifffahrt nicht nachgewiesen werden.¹

¹ Vgl.: Schmitt, (Teil 2), S. 231/232.

Schmitt war bei seinen Berechnungen von den Wirtschafts- und Verkehrsverhältnissen der Jahre 1956/57 ausgegangen. Für die Ermittlung der im Zusammenhang mit dem Hochrheinausbau jährlich anfallenden Kosten hatte er neben dem auf deutscher Seite angenommenen Zinsfuß von 6,5 Prozent wegen des seinerzeit günstigeren schweizerischen Kapitalmarktzinses einen alternativen Satz von 3,5 Prozent zugrunde gelegt. Für jeweils einen 10-, 20-, 30-, 40- und 50-prozentigen deutschen Anteil an den Gesamtkosten errechnete Schmitt dann die pro Jahr anfallenden (laufenden) Kosten. Bei einem Zinsfuß von 3,5 Prozent und einem 10-prozentigen deutschen Kostenanteil ergaben sich somit ca. 1,3 Mio. DM/CHF als niedrigster Kostenansatz gegenüber 10,5 Mio. DM/CHF als höchstem Wert pro Jahr bei einer Verzinsung zu 6,5 Prozent und einem angenommenen 50-prozentigen Kostenanteil Deutschlands.¹ Hinsichtlich der für die Wirtschaft erhofften Frachtersparnisse kam Schmitt zu dem Ergebnis, dass diese im Falle der Abgabenfreiheit ca. 5,4 Mio. DM betragen würden und damit insgesamt höher lägen, als wenn Abgaben erhoben würden. Diesem volkswirtschaftlichen Vorteil standen allerdings anderweitige Verluste, vor allem bei der Bahn, gegenüber. Nach Schmitts Berechnungen würden die Vorteile schon allein durch die bei der Bahn zu erwartenden Nettoeinbußen infolge des Abwanderns von Gütern auf die Wasserstraße in Höhe von 26 Mio. DM weitaus übertroffen.²

Das voraussichtliche Verkehrsaufkommen der Schifffahrtsstraße ergab sich als die Summe der Abwanderung des Eisenbahnverkehrs von 320.000 Tonnen und des Gesamtverlusts der Oberrhein- und Neckarhäfen sowie der Umschlagstelle Rheinfelden (Baden) in Höhe von 152.000 Tonnen. Diese insgesamt 470.000 Tonnen stellten jedoch nur den im Fall der Abgabenfreiheit theoretisch möglichen maximalen Güterumschlag dar. Wäre man hingegen davon ausgegangen, dass für die Benutzung der Wasserstraße und ihrer Schifffahrtsanlagen Abgaben erhoben werden dürften, konnten auf dem Hochrhein schätzungsweise nur noch 150.000 Tonnen (Eisenbahnabwanderung: 100.000 Tonnen; Hafenabwanderungen: 50.000 Tonnen) angenommen werden.³

¹ Ders., (Teil 1), S. 133/134.

² Ders., (Teil 2), S. 224-227.

³ Ders., (Teil 1), S. 156-158.

Inwiefern die Frachtersparnisse im deutschen Einzugsgebiet der Hochrheinschifffahrt eine Belebung der Wirtschaft nach sich gezogen hätten, war dem Gutachten nicht zu entnehmen. Zu einer genaueren Aussage über die positiven volks- und betriebswirtschaftlichen Effekte der Wasserstraße sah sich der Verkehrswissenschaftler außer Stande, zumal das Projekt von zu vielen unsicheren und unvorhersehbaren Faktoren bestimmt wurde. Als Beispiele führte Schmitt unter anderem die ungewisse Tarifpolitik der Deutschen Bundesbahn sowie die Folgen des Baus von Pipelines und Raffinerien am Oberrhein zur Versorgung des süddeutschen Raumes mit Flüssigbrennstoffen an.¹ Wie die Berechnungen Schmitts bereits gezeigt haben, besaß die Frage, ob zur Deckung der Kosten Abgaben erhoben werden sollten oder nicht, eine entscheidende Bedeutung. Bei Abgabenerhebung musste mit einer vollen Anrechnung dieser Kosten auf die Schiffsfrachten gerechnet werden. Damit lief die Schifffahrt aber Gefahr, den Konkurrenzkampf gegen Straße und Schiene zu verlieren. D.h. das für die Hochrheinschifffahrt angestrebte Transportvolumen müsste erheblich niedriger ausfallen als erwartet. Würden hingegen die Schiffsfrachten nicht zusätzlich von Abgaben belastet, träfen zwar die Prognosen hinsichtlich der Transportvolumina zu. Die laufenden Kosten für die Schifffahrtsstraße wären dann allerdings durch die öffentliche Hand, also letztlich durch den Steuerzahler zu finanzieren.²

Zwar schied eine generelle Beurteilung der volkswirtschaftlichen Auswirkungen der geplanten Wasserstraße aufgrund vieler unbekannter Größen aus. Im Hinblick auf die strukturpolitischen Folgen hatte Schmitt allerdings die Meinung vertreten, dass der Hochrheinausbau tendenziell eher nachteilig wäre. Die unmittelbar am Rheinufer gelegenen Industriebetriebe wären sicherlich in den Genuss gewisser Frachtersparnisse gekommen, die Unternehmen im Hinterland hätten demgegenüber aber kaum irgendwelche wirtschaftlichen Impulse erwarten können und wären deshalb im Vergleich mit den direkten Rheinanliegern ohne jeden Zweifel benachteiligt gewesen. Somit hätten sich wohl nur unmittelbar entlang des Rheins neue Unternehmen angesiedelt, weil dort eine optimale Ausschöpfung der Transportkostenvorteile möglich gewesen wäre. Anstelle der intendierten Wirtschaftsbelebung des gesamten Einzugsgebiets hätte man also eher noch das

¹ Vgl.: Ebd., S. 135/136.

² Ebd., S. 136.

ohnehin schon vorliegende strukturelle Gefälle zwischen Rheintal und Hinterland verschärft.¹

Für die Landwirtschaft konnte man sich von der Hochrheinschifffahrt kaum irgendwelche Vorteile erhoffen. Schmitt wies sogar darauf hin, dass durch die expandierende Industrie des Rheintals ein so großer Arbeitskräftebedarf entstünde, dass dadurch die im Hinterland vorwiegend in der Landwirtschaft Tätigen zunehmend in die neuen Wirtschaftszentren abwanderten. Die Folge wäre in gewisser Hinsicht eine Entleerung des Hinterlandes.² Auch auf den zu jener Zeit schon recht bedeutenden Fremdenverkehr hätte sich nach Schmitts Ausführungen die Hochrheinschifffahrt aller Wahrscheinlichkeit nach negativ ausgewirkt. So drohte beispielsweise durch die zunehmende Ansiedelung von Industriebetrieben im unmittelbaren Rheinuferbereich die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Zusätzliche Belastungen der Luft und des Wassers sowie Lärm der Betriebsstätten wären zu erwarten und müssten der gewohnten Attraktivität des Hochrheingebiets zwangsläufig abträglich sein.³

Es kann also abschließend festgestellt werden, dass das 1958 von Alfons Schmitt erstellte Gutachten kaum einen Vorteil in der Schifffarmachung des Hochrheins erblicken konnte und damit logischerweise auch nicht dem Wunschen des Auftraggebers, also des Rheinschifffahrtverbands Konstanz, entsprach. In den Reihen der Schifffahrtsbefürworter war dieses Gutachten unterschiedlich aufgefasst und bewertet worden. Das Zürcher Hochrhein-Komitee bezeichnete es als *eine rein deutsche Angelegenheit* und bestritt damit dessen Aussagekraft über das Hochrheinprojekt im Gesamten.⁴

Bestätigt wurden die Ausführungen Schmitts auch in dem 1959 vom Direktor des Verkehrswissenschaftlichen Instituts der Technischen Hochschule Stuttgart, Walther Lambert, vorgelegten Gutachten, welches von der Baden-Württembergischen Landesregierung in Auftrag gegeben worden war. Lambert hatte zunächst eine Analyse der damals vorhandenen Verkehrsinfrastruktur im Hochrhein- und Bodenseegebiet vorgenommen. Dabei hatte er ausgeführt, dass

¹ Ders., (Teil 2), S. 234/235.

² Ebd., S. 235.

³ Ebd., S. 236.

⁴ Vgl.: Hochrheinschifffahrt – Entgegnung der Verbände, S. 11.

die Hochrheinregion mitsamt ihrem Hinterland über den Schienen- und den Straßenverkehr direkt und durch den gebrochenen Transport ab den Oberrhein- und Neckarhäfen mittelbar versorgt würde. Die Bedeutung der Rheinschifffahrt bis nach Basel als Wirtschaftsfaktor für die Schweiz zum einen und für das südliche Baden-Württemberg zum anderen stand für Lambert außer Frage. Die Leistungsfähigkeit der Oberrheinschifffahrt (zwischen Straßburg und Basel) von insgesamt möglichen 8 Mio. Tonnen pro Jahr wurde 1958 zu 65 Prozent ausgenutzt. Mehrere ein- und zweigleisige Eisenbahnstrecken verbanden zudem die Oberrheinregion und den Stuttgarter Raum mit dem Hochrhein- und Bodenseegebiet. Im Hinblick auf das bereits bestehende Schienennetz auf der deutschen Hochrheinseite führte Lambert aus, dass dieses durchaus noch in der Lage wäre, mit einer Kapazität von ca. 14 Mio. Tonnen pro Jahr jeden möglichen Neuverkehr zu bewältigen. Demgegenüber schien ihm das Straßennetz, vor allem im Bodenseeraum, dringend ausbaubedürftig zu sein. Man sollte hierbei jedoch erwähnen, dass zum damaligen Zeitpunkt bereits entsprechende Ausbaumaßnahmen an Bundes- und Landstraßen ins Auge gefasst und der Bau einer Hochrheinautobahn (A 98) vorgesehen waren.¹

Für die Berechnungen Lamberts war stets die Festlegung eines oberen und eines unteren Wertansatzes charakteristisch. So ergaben sich für das Verkehrsaufkommen der Hochrheinschifffahrt im deutschen Einzugsgebiet ein Mindestwert von 290.000 Tonnen und ein Maximalwert in Höhe von 650.000 Tonnen (Datenbasis: 1958). Für das schweizerische Einzugsgebiet errechnete Lambert 1,1 Mio. und 1,5 Mio. Tonnen und für den österreichischen Einflussbereich 200.000 und 300.000 Tonnen. Damit ergab sich in der Summe als gesamtes Verkehrsaufkommen oberhalb von Basel ein unterer Wert von 1.590.000 Tonnen und ein oberer Ansatz von 2.450.000 Tonnen.²

Lambert verwies in seinem Gutachten, trotz seiner differenzierten Berechnungen in Abhängigkeit von der Erhebung von Schifffahrtsabgaben auf eine Äußerung seitens des Baden-Württembergischen Innenministeriums vom 07. März 1959, wonach die Bundesregierung mittlerweile auf der Eigenwirtschaftlichkeit der Wasserstraßen beharrte. Damit kämen für jede weitere Wirtschaftlichkeitsanalyse

¹ Vgl.: Lambert, S. 35.

² Vgl.: Ebd., S. 53.

eher die unteren Wertansätze in Betracht. Im Hinblick auf das Transportgut Kohle hatte Lambert zudem auf den sich in der Energiewirtschaft abzeichnenden Strukturwandel hingewiesen. Die Errichtung von Großraffinerien in Karlsruhe und Straßburg sowie der Bau der Kraftwerke am Hochrhein müssten also richtigerweise in den Berechnungen berücksichtigt werden. Allerdings bemerkte Lambert auch, dass die wirtschaftlichen Auswirkungen dieser Vorhaben kaum quantifizierbar wären.¹ Tendenziell aber könnten die genannten Strukturwandelerscheinungen aus seiner Sicht für die Binnenschifffahrt langfristig zu einem massiven Problem werden. Im Rahmen eines von ihm am 27. April 1962 an der Technischen Hochschule Stuttgart gehaltenen Referats hatte sich Lambert dazu folgendermaßen geäußert:

„Während die Mineralölprodukte bis dahin als reine Massentransporte mit großen Versandweiten überwiegend mit den Verkehrsmitteln Binnenschifffahrt und Eisenbahn bewältigt wurden, begann nunmehr mit der Zunahme der Produktionsstätten auch der Straßentankwagen in den näheren Bereichen stärker in den Vordergrund zu treten. Durch den Bau der Raffinerien in Süddeutschland wird diese Tendenz verstärkt fortgesetzt, die Verkehrsströme werden sich nach Richtung und Stärke in bedeutendem Umfang ändern, und die durchschnittlichen Transportweiten werden wesentlich zurückgehen und zu einem großen Teil im Bereich des Nahverkehrs liegen. Für den Mineralölverkehr insgesamt gesehen werden die rasch ansteigenden Transportmengen einen gewissen Ausgleich bringen, wobei aber zu bemerken ist, dass dieser Ausgleich nicht auch unbedingt dem einzelnen Verkehrsträger in dem Maße zugute kommen wird, wie er von dem Wandel der Verkehrsstruktur betroffen worden ist. (...) Bei einem Blick auf die Infrastruktur der Verkehrsmittel in Baden-Württemberg wird man wohl kein Geheimnis verraten, wenn man davon ausgeht, dass Straße und Eisenbahn bedeutend zum Zuge kommen werden, während es für die Binnenschifffahrt nicht gerade günstig aussieht.“²

In Bezug auf die privatwirtschaftlichen Frachtersparnisse hatte Lambert in seinem Gutachten ebenfalls zwischen unteren und oberen Werten differenziert. Im deutschen Einzugsgebiet wären seiner Ansicht nach zwischen 2,7 und 5,4 Mio. DM pro Jahr vorstellbar. Für Österreich bewegten sich die Frachtersparnisse in einer Bandbreite von 2,5 bis 3,7 Mio. DM und in der Schweiz – hier nannte Lambert nur einen Wert – etwa in der Größenordnung von 9 Mio. CHF. Damit hätte nach seinen Berechnungen die insgesamt im Einzugsgebiet der Hochrheinschifffahrt zu erwartende Frachtersparnis durchaus in einer Spanne zwischen 12

¹ Vgl.: Ebd., S. 50, 54.

² Zit. nach: Merkert-Ohlheiser, S. 9/10.

und 18,4 Mio. DM pro Jahr gelegen.¹ Ähnlich wie Alfons Schmitt hatte Lambert aber trotz dieses volkswirtschaftlichen Vorteils auch auf die Nachteile des Projekts verwiesen. So wurde angemerkt, dass jährlich ca. 1 Mio. Tonnen Güter von der Schiene auf die Wasserstraße abwandern würden und sich damit ein Verlust für die Deutsche Bahn in Höhe von etwa 34 Mio. DM ergäbe. Zusammen mit den Frachtausfällen der Schweizerischen Bundesbahnen in Höhe von 13 - 15 Mio. CHF summierten sich für das gesamte Einzugsgebiet der Hochrheinschifffahrt die Einnahmeverluste der Bahnen auf annähernd 48 Mio. DM pro Jahr. Für Österreich lägen demgegenüber die Verhältnisse grundsätzlich anders. Bei dem Hafen in Gaissau-Höchst sollte die Hochrheinschifffahrt ihren Endpunkt finden. Somit konnten negative Auswirkungen dieser Wasserstraße für die Österreichischen Bahnen ausgeschlossen werden. Weil diesen nämlich nur die Funktion zufallen würde, die ankommenden Güter ins Hinterland zu verteilen, konnte man im Gegensatz zu den Bahnen in Deutschland und in der Schweiz sogar noch mit einer Verkehrs- und damit mit einer Einkommenszunahme rechnen.² Über die Verluste im Gütertransport hinaus wären die Bahnen in Deutschland und in der Schweiz aber auch ansonsten nicht in der Lage, ihre Kosten zu reduzieren. Die bereits bestehenden Anlagen verursachten nach wie vor einen hohen Bestand an Fixkosten. Ein Abbau von Bahnkörpern und Güterverladestationen wäre aber kurz- wie mittelfristig nicht möglich und unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten noch nicht einmal zweckmäßig. Tatsächlich wäre sogar die Neuerstellung von Gleisanlagen zu den vorgesehenen Häfen erforderlich. Sowohl dies als auch die Übernahme eventuell unwirtschaftlicher Ablauftransporte triebe mit großer Wahrscheinlichkeit die Kosten noch weiter in die Höhe. Der Straßenverkehr nähme wegen seiner ihm zugefallenen Verteilerfunktion ab den Ankunftshäfen stark zu. Aufgrund des zu erwartenden steigenden Verkehrsaufkommens müsste allerdings das Straßennetz weiter ausgebaut werden. Eine Verbesserung im Straßenverkehrswesen war aber selbst für den Fall, dass die Hochrheinwasserstraße nicht realisiert würde, schon vorgesehen. Insofern stellte sich die Frage, ob man nicht von vornherein auf die Schifffahrt verzichten könnte, wenn man dem besser ausgebauten Straßennetz die Bewältigung des Verkehrsaufkommens ohnehin schon zutraute.³

¹ Vgl.: Lambert, S. 54.

² Ebd., S. 53.

³ Ebd., S. 53/54.

Es war auch nach diesem Gutachten mehr als offensichtlich, dass die Frachtersparnisse für eine Kompensation der gesamten Kosten nicht ausreichen würden. Hätte man Schifffahrtsabgaben erhoben, um die Wasserstraße eigenwirtschaftlich zu betreiben, so wäre sogar ein geringeres Frachtaufkommen zu erwarten gewesen. Der eigenwirtschaftliche Betrieb hätte nach Lamberts Berechnungen nicht einmal zur Deckung der jährlichen Kosten (Erneuerung, Unterhaltung der Anlagen) ausgereicht. Allem Anschein nach war es nicht möglich, durch die privatwirtschaftlichen Ersparnisse sämtliche entstehenden Kosten und Verluste aufzuwiegen. Da die Schiffbarmachung des Hochrheins aber nur dann gerechtfertigt gewesen wäre, wenn eine entsprechende Wirtschaftsbelebung aufgrund von Frachtkostenersparnissen hätte bewirkt werden können, eine konkrete Prognose hierzu aber nicht möglich war, musste auch Lambert letztlich zu der Erkenntnis gelangen, dass die Hochrheinschifffahrt vom Standpunkt der Verkehrswirtschaft aus betrachtet unzweckmäßig wäre. Der volkswirtschaftliche Wert, den die Wasserstraße in der Zukunft erbringen könnte sowie die erhoffte Steigerung des Verkehrsbedürfnisses waren nicht vorhersehbar. Auch die immer wieder von Schifffahrtsbefürwortern angesprochenen Betriebserweiterungen, Betriebsumstellungen und Neugründungen konnten nicht prognostiziert werden. Lambert vertrat hingegen eher die Meinung, dass derartige betriebswirtschaftliche Entscheidungen keinesfalls nur von der Verfügbarkeit irgendwelcher Verkehrsträger abhingen, sondern dass stets alle vorhandenen Standortfaktoren berücksichtigt werden müssten. In Ermangelung einer konkreten volkswirtschaftlichen Aussagefähigkeit müsste die Frage des Ausbaus des Hochrheins zur Großschifffahrtsstraße schließlich politisch gelöst werden. Entscheidend wären demnach einzig und allein die dem Projekt entgegengebrachten staats- und wirtschaftspolitischen sowie landesplanerischen Interessen.¹

Seine Betrachtung zum Wirtschaftsstandort an Hochrhein und Bodensee ergab, wie auch schon bei Schmitt, ein nicht unbedingt negatives Bild. Sicherlich war der südliche Bereich Badens und Württembergs von den großen Industriezentren Deutschlands weit entfernt. Allerdings hatte man die vorhandenen natürlichen Standortfaktoren in bester Weise auszunutzen gewusst. So konnte sich im Laufe der Zeit eine materialorientierte Holzindustrie, eine energieorientierte chemische

¹ Vgl.: Ebd., S. 51, 57.

Industrie sowie eine arbeitsintensive Verarbeitungsindustrie herausbilden. Im Vergleich mit anderen Regionen des Landes war der betrachtete Raum zwar schwächer industrialisiert, absolut gesehen konnte man den Industrialisierungsgrad aber – unter Berücksichtigung der genannten Voraussetzungen – nicht unbedingt als niedrig bezeichnen. Im Hochrheingebiet betrug 1957 die Zahl der Industriebeschäftigten je 1.000 Einwohner 160, in den deutschen Bodenseekreisen 150 Arbeiter. Auffallend war dabei aus Lamberts Sicht die Vielseitigkeit der industriellen Tätigkeit. Während am Hochrhein nach fallendem Bedeutungsgrad die Textilbranche, die chemische Industrie, der Maschinenbau, die Nahrungsmittelindustrie sowie die Holzgewinnung vertreten waren, dominierten im Bodenseeraum der Maschinenbau, die Nahrungsmittel- und die Textilindustrie. Den oberschwäbischen Raum zeichnete darüber hinaus auch eine gesunde Agrarstruktur mit einem hohen Anteil mittlerer und größerer landwirtschaftlicher Betriebe aus.¹

Die Planungsgemeinschaft Hochrhein hatte noch Ende der fünfziger Jahre, also vor Bekanntwerden der beiden verkehrswissenschaftlichen Gutachen, für die letztliche Verwirklichung des Projekts die grundsätzliche Zusage des Bundesverkehrsministers als völlig ausreichend erachtet. Das Gutachten Schmitts, welches zum damaligen Zeitpunkt noch im Entstehen war, brauchte nach ihrer Auffassung daher nicht mehr abgewartet zu werden.² Mit dem Bericht des Schweizerischen Bundesrats von 1956 – hierauf wird in der vorliegenden Arbeit in einem späteren Kapitel gesondert eingegangen – und seiner generell neutralen Haltung hatte man sich offenbar zufrieden gegeben. Das Gutachten des Freiburger Professors schien die Regionalplaner am Hochrhein dagegen sehr zu beunruhigen. Ein negatives Ergebnis konnte den weiteren Fortgang des Projekts verzögern oder die öffentliche Diskussion derart zum „Kippen“ bringen, dass die Landesregierung aus Rücksichtnahme auf die Wählerschaft ihren Standpunkt ändern würde.

Beide Gutachten stellten dem Hochrheinschifffahrtsprojekt jede volks- wie verkehrswirtschaftliche Notwendigkeit in Abrede. Weil sie damit aber nicht den Wünschen ihrer Auftraggeber gemäß ausgefallen waren, gerieten die beiden Gutachter in der Folgezeit ins Kreuzfeuer der Kritik der Schifffahrtsbefürworter.

¹ Vgl.: Ebd., S. 35/36.

² Vgl.: Resolution der Planungsgemeinschaft Hochrhein (1957), S. 2.

Am offenkundigsten wurde dies sicherlich in dem Versuch des Rheinschiffahrtverbandes Konstanz, die Veröffentlichung der von ihm in Auftrag gegebene Untersuchung von Alfons Schmitt solange wie nur möglich zu unterbinden.¹ In diesem Bemühen war der Verband offenkundig auch von Seiten der Politik unterstützt worden. In seinem Protokoll über die Zusammenkunft zwischen Vertretern des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz und dem Bundesverkehrsminister Hans-Christoph Seebohm am 31. März 1958 in Stuttgart berichtete der Präsident des Verbandes Paulssen:

„Ich (Bem. d. Autors: Paulssen) berichtete dem Herrn Bundesverkehrsminister das Missgeschick, welches wir in Bezug auf das Gutachten des Herrn Professor Schmitt, Freiburg, erlebt haben. Herr Dr. Seebohm schien nicht sehr erstaunt hierüber zu sein, da er die Einstellung des Herrn Professor Schmitt wohl kannte. Er war mit unserer Absicht einverstanden, beschleunigt ein neues und für uns günstigeres Gutachten einzuholen und empfahl uns hierfür Herrn Professor Predöhl, Münster.“²

Damit wird klar: Der Rheinschiffahrtsverband hatte in dem Gutachten Schmitts eine ernsthafte Bedrohung für die Verwirklichung des Hochrheinausbauprojekts erblickt. Nur ein eindeutig positives Gegengutachten konnte diesen Mangel heilen. Wie musste aber das Verhalten Seebohms gewertet werden? Wenn er wirklich – wie er vorgab – auf die Eigenwirtschaftlichkeit der Hochrheinwasserstraße bestand, musste ihm das Gutachten eine weitere ernstzunehmende Warnung gewesen sein, zumal auch der Schweizerische Bundesrat in dessen Gutachten eine insgesamt sehr zurückhaltende Position bezogen hatte. Offensichtlich hatte der Minister diese Warnung auch als solche verstanden, da er der Erhebung von Schifffahrtsabgaben, wenn auch nur auf einen gewissen Zeitraum beschränkt, tendenziell befürwortete.³ Seebohm hätte nunmehr einen Grund mehr gehabt, die Freiheit der Rheinschiffahrt offen in Frage zu stellen. Er tat dies nicht. Möglicherweise erschien es ihm als ein Gebot der politischen Vernunft, zumal innerhalb der Landesregierung von Baden-Württemberg insgesamt Zweifel an dem Ausbauprojekt wegen der Wasserentnahme aus dem Bodensee aufgekommen waren.

¹ Vgl.: Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 3. Wahlperiode, Protokoll-Bd. 3, (12. April 1962), S. 3440.

² Zit. nach: WABW: Y 105 – 221 Eingaben an Ministerien und Erlasse von Ministerien 1952-1958 – Niederschrift über eine Besprechung mit Herrn Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm am Montag, 31. März 1958, in Stuttgart.

³ Zit. nach. Ebd.

Da in Fachkreisen allerdings die Anfertigung des Gutachtens von Schmitt immerhin bekannt war und mit Spannung erwartet wurde, stellte der baden-württembergische Innenminister Renner in der Landtagsdebatte vom 12. April 1962 enttäuscht fest, „(..) daß diese fleißige und verdienstvolle Arbeit in Konstanz anscheinend verlorengegangen ist, denn sie und ihre Ergebnisse werden in den zahlreichen seit dem erschienenen Veröffentlichungen des Rheinschiffahrtsverbandes nirgendwo erwähnt.“¹

In ähnlicher Weise hatte der Rheinschiffahrtsverband bereits 1956 nach dem Erscheinen des Berichts des Schweizerischen Bundesrats an die Bundesversammlung zur Frage der Schiffbarmachung des Hochrheins versucht, auf Minister Seeböhm Einfluss zu nehmen. Da man sehr wohl wusste, dass sich der Schweizerische Bundesrat hinsichtlich der erwarteten Vorteile der Wasserstraße sehr zurückhaltend geäußert hatte, bestand die Gefahr, dass dies auf der deutschen Seite als Ablehnung verstanden würde. Verbandspräsident Paulssen hatte daher in einem Schreiben an Seeböhm eine *zwanglose Unterhaltung* mit dem Vorsteher des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements und Bundesrat Lepori am Rande eines Kongresses in Bern angeregt. Hierbei sollte Lepori dem Bundesminister aus Bonn über den Bericht der Berner Regierung nochmals Informationen, quasi aus erster Hand, liefern, persönlich beurteilen und kommentieren. Entscheidend war für Paulssen dabei der informelle Charakter des Gesprächs. Für Seeböhm sollte nicht der Eindruck entstehen, er würde auf diese Weise bereits zwischenstaatliche Verhandlungen auf ministerieller Ebene führen und bindende Vereinbarungen treffen.²

Wie der Rheinschiffahrtsverband Konstanz hatte sich allerdings auch die baden-württembergische Landesregierung selbst eine gewisse Verzögerungstaktik vorwerfen lassen müssen, als die Arbeiten des Stuttgarter Professors Lambert beendet und die Ergebnisse ebenso negativ ausgefallen waren. Das Gutachten Lamberts, so wurde allgemein festgestellt, musste irgendwo in Stuttgart unter Verschluss liegen, weil es offenbar nicht dem Wunsche seines Auftraggebers entsprochen habe.³ Dass dieser Vorwurf durchaus auch gerechtfertigt war, ergibt

¹ Zit. nach: Siemens, S. 237.

² Vgl.: WABW: Y 105 – 221 Eingaben an Ministerien und Erlasse von Ministerien 1952-1958 – Schreiben des Präsidenten des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz, Paulssen, an Bundesverkehrsminister Seeböhm vom 12. Mai 1956.

³ Siemens, S. 237.

sich schon allein aufgrund einer Bemerkung des Badischen Staatsrats Werber (CDU) während einer Kabinettsitzung im März 1960. Werber hatte angeregt, man sollte beim Bundesverkehrsminister darauf hinwirken, dass dieser von sich aus die beiden Gutachten nicht veröffentlichen sollte, genau so, wie es die Baden-Württembergische Landesregierung auch bislang gehalten habe.¹ Von dem Ministerialdirektor Fetzer wurde mit Blick auf das Gutachten von Alfons Schmitt schon im November 1958 angeregt, dieses wegen des seinerzeitigen Standes der Diskussion um das Projekt in der Schweiz nicht zu veröffentlichen. Die Gegner des Hochrheinausbaus hätten in der Schweiz, so Fetzer, bisher aus Rücksicht auf die Belange der Ostschweiz nicht so lautstark auftreten können. Das Gutachten von Alfons Schmitt wäre in dieser etwas schwierigen Situation aber ganz offensichtlich geeignet, den Schifffahrtsgegnern und ihren Argumenten eine erhebliche Steilvorlage zu bieten. Allerdings bemerkte Fetzer auch, dass das Gutachten auf der deutschen Seite, vor allem in den Kreisen der Wirtschaft des Hochrheingebiets, auf Ablehnung gestoßen sei.²

Schon im April desselben Jahres hatte der Präsident des Rheinschifffahrtsverbandes Konstanz, Paulssen, Fetzer aufgesucht und ihn über die zwischen ihm und Bundesminister Seehofer stattgefundenen Gespräche vom 31. März informiert. Fetzer hatte Paulssen daraufhin versichert, dass er selbst am 08. Mai mit Professor Schmitt in Stuttgart sprechen und ihm dabei mitteilen wollte, dass die Landesregierung ein zweites Gutachten einholen würde. Nach Fetzers Auffassung schien der Züricher Professor Leibbrand hierfür der geeignete Kandidat zu sein. Entscheidend war für Fetzer jedoch, dass im Verlauf des Gesprächs mit Schmitt dieser nicht die Gelegenheit erhalte, hiergegen Protest einzulegen.³

¹ HStAS: EA 1/105: 8. Sitzung (7. März 1960). Hierzu sei angemerkt, dass das Baden-Württembergische Innenministerium dem Eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft im Rahmen der Übermittlung der beiden Gutachten gleichzeitig betont hatte, dass diese zweifelsohne negativ ausgefallenen Arbeiten lediglich für den internen Gebrauch bestimmt wären und nicht veröffentlicht würden. (Vgl.: BAR: E 8170 (D), Bd. 169 (Korrespondenzen 1959/60), Schreiben des Innenministeriums von Baden-Württemberg an den Direktor des Eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft vom 18. März 1960.)

² Vgl.: HStAS: EA 1/105: 33. Sitzung (17. November 1958).

³ Vgl.: WABW: Y 105 – 221 Eingaben an Ministerien und Erlasse von Ministerien 1952-1958 – Notiz über ein Gespräch von Präsident Paulssen mit Ministerialdirektor Fetzer in Stuttgart am 01. April 1958.

Der damalige Badische Staatsrat Filbinger (CDU) hatte die Ausführungen Schmitts kritisiert, weil er persönlich die Erhaltung des Landschaftsbildes am Hochrhein trotz einer nachhaltigen industriellen Entwicklung immer noch für möglich hielt. Das Gutachten könnte nach seiner Meinung das Hochrhinausbauprojekt aber schon deswegen grundsätzlich gefährden, weil der Bundesverkehrsminister mittlerweile schon Kenntnis davon genommen hatte und deshalb die Gefahr bestand, dass der Bund sein generelles Interesse an der Hochrhineischifffahrt verlieren könnte.¹ Diese Befürchtung war vor dem Hintergrund der ständigen Versuche, den Bund von der Übernahme des Hochrhins als Bundeswasserstraße zu überzeugen, sicherlich gerechtfertigt. Wirtschaftsminister Veit (SPD) bemängelte schließlich, dass weder im Gutachten Schmitts noch bei Lambert auf die beabsichtigte Ansiedlung neuer Industriebetriebe eingegangen worden sei. Dies wäre bei allem, was an Kritik an dem Projekt hervorgebracht worden war, nicht unbedingt negativ zu interpretieren. Veit regte an, einmal ein entsprechendes Gutachten in Auftrag zu geben, das vor allem diesem Aspekt besondere Aufmerksamkeit widmen sollte.² Mit seiner Feststellung hatte der Wirtschaftsminister zwar sicher Recht. Er hatte damit aber ein Problem angesprochen, welches mehr oder weniger allen Großprojekten immanent ist. Doch hatten sowohl Schmitt als auch Lambert ganz bewusst genau diese Frage ausgeklammert, weil für beide die Beantwortung gewissermaßen eine Gleichung mit zahlreichen Unbekannten darstellte und hinsichtlich ihres Aussagewertes eher ins Leere laufen musste. Auf das dünne Eis der Spekulation konnte und wollte sich aber weder der eine noch der andere aus gutem Grunde begeben.

Die Unzufriedenheit der Auftraggeber, insbesondere der Baden-Württembergischen Landesregierung, mit den Ergebnissen der Untersuchungen war offenkundig. In den Kreisen der Befürworter des Hochrheinprojekts war aber allein diese Erkenntnis schon wichtig genug, um sich einmal mehr der Annahme durch die Politik versichern zu können. Weder Landes- noch Bundespolitik in Deutschland war von Seiten der Befürworter unterstellt worden, sich davon beeinflussen und ins gegnerische Lager ziehen zu lassen. In Bonn und Stuttgart waren die Gutachten gleichermaßen als für die Beurteilung und Entscheidung der

¹ Vgl.: HStAS: EA 1/105: 33. Sitzung (17. November 1958).

² HStAS: EA 1/105: 17. Sitzung (27. Mai 1959).

Hochrheinfrage *nicht ausschlaggebend* bezeichnet worden. Seitens der IHK Schopfheim war sogar die fachliche Kompetenz der Gutachter in Zweifel gezogen worden, indem festgestellt wurde, die Wissenschaft im Allgemeinen wäre mit der Entscheidung über derartige Problemkreise wie die Hochrheinschifffahrt wohl völlig überfordert.¹ Doch wurde nicht gerade für solche Fragen die Wissenschaft immer wieder als Begutachter herangezogen, weil sie die größte fachliche Weitsicht besaß? War es nicht ihre Objektivität, auf die man sich bei positivem Ausgang der Untersuchung gerne bezogen hätte? Gewiss war die endgültige Entscheidung über das Projekt eine Angelegenheit der Politik. Doch war gerade auch sie auf die Resultate der unabhängigen Gutachter angewiesen. Die öffentliche Gängelung der Gutachter war einseitig wie unrealistisch zugleich und entsprang einer maßlosen Enttäuschung zu einer Zeit, da die Befürworter – auch in den Reihen der Politiker – eine solche offensichtlich nicht gleich in Form zweier wichtiger Gutachten erwartet hatten. Der frühere Innenminister Renner stellte 1962 fest:

*„Die Gutachten (...) sind keine Interessenschriften, sie sind überparteilich. Ich verstehe nicht, daß man einfach über sie hinweggehen will – d.h. ich glaube es doch zu verstehen. Man meint wohl, die Frage des Hochrheinausbaus sei ein „Politikum“.“*²

13.2.2 Das Gutachten der Planungsgemeinschaft Hochrhein von 1961

Nachdem bereits durch den Freiburger Professor Alfons Schmitt ein die verkehrswirtschaftlichen Aspekte des Hochrheinausbaus thematisierendes Gutachten erstellt und ein weiteres von Walther Lambert, Professor an der Technischen Hochschule Stuttgart, in Bearbeitung war, hatte auch die für Fragen der regionalen Struktur- und Wirtschaftsentwicklung der Hochrhein- und westlichen Bodenseeregion zuständige Planungsgemeinschaft Hochrhein eigene Gedanken zu dem Projekt entwickelt. Bei der Planungsgemeinschaft Hochrhein handelte es sich um die Vorgängerorganisation des heutigen Regionalverbands Hochrhein-Bodensee. Während der Regionalverband heute seinen Sitz in Waldshut hat, befand sich die Geschäftsstelle zu Beginn der sechziger Jahre noch

¹ Vgl.: Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee: Jahresbericht für 1960. In: Strom und See, 56 Jg.(1961), Nr. 5, (S. 128–131), S. 130/131.

² Zit. nach: Renner, S. 69.

in Säckingen. Rudolf Eberle (CDU), der Leiter der Planungsgemeinschaft Hochrhein und spätere Wirtschaftsminister von Baden-Württemberg, hatte die Fakten und Argumente seines Verbands in Gestalt eines Gutachtens gesammelt.

Während die beiden zuvor behandelten Schriften von Alfons Schmitt und Walther Lambert in ihrer Grundaussage negativ ausgefallen waren, stellte die Untersuchung Eberles die Schiffbarmachung in einem grundsätzlich positiven Licht dar. Eberle hatte das von den Schifffahrtsbefürwortern am lautesten vertretene Argument, die periphere Lage der Wirtschaftsregion am Hochrhein, in den Vordergrund seiner Betrachtungen gestellt. Die Hochrheinschifffahrt sollte nach seiner Auffassung eine geeignete Maßnahme sein, diesen massiven Standortnachteil zu mildern. Dies entsprach der aus volkswirtschaftlicher und regionalplanerischer Sicht ohnehin notwendigen Politik des Landes, den abgelegenen Wirtschaftsräumen zu einer Verbesserung ihrer Standortsituation zu verhelfen, während gleichzeitig die wirtschaftlichen Ballungszentren entflechtet und entlastet würden. Die Hochrheinschifffahrt sollte also ein gezielt einsetzbares Instrumentarium der regionalen Wirtschafts- und Strukturförderung im deutschen Grenzgebiet zur Schweiz sein.¹

Aufgrund der geographischen Situation dieser Region hatte sich lediglich in den Talbereichen eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur herausbilden können. Auf lange Sicht musste dies nach Eberles Ansicht jedoch zu Problemen führen, wenn die bereits vorhandenen Verkehrsträger in den zum Teil sehr engen Tälern weiter ausgebaut würden. Eine Verlagerung von Transportkapazitäten auf den bisher noch ungenutzten Hochrhein konnte diese Situation deutlich entschärfen. Der Hochrhinausbau kam somit aus Sicht der Planungsgemeinschaft dem Bestreben nach einer besseren verkehrstechnischen Erschließung des Gebiets in besonderer Weise entgegen, denn für eine Schifffahrtsstraße spielte gerade das Problem der Landknappheit so gut wie keine Rolle.²

¹ Die Bedeutung der Schifffahrt für das Deutsche Hochrheingebiet, S. 9, 13, 15.

² Ebd., S. 21/22.

Die relativ schlechte Verkehrserschließung des Hochrheingebiets wurde als einer der hauptsächlichsten Gründe angesehen, weshalb sich dort fast ausschließlich arbeitsintensive Industrien wie etwa die Textilbranche hatten stark entwickeln können. Für die Ansiedlung material- und damit transportintensiver Gewerbe bestanden bislang also offenbar keine genügenden Anreize. Deshalb erhoffte man sich von der Weiterführung der Rheinschifffahrt über Basel hinaus in Richtung Bodensee eine Aufwertung des Wirtschaftsstandorts und damit eine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der dortigen Industrie. Das erklärte Ziel war, eine allgemeine wirtschaftliche Belebung an Hochrhein und Bodensee in Gang zu bringen. Dieses Ziel war nach Ansicht Eberles auf der Basis der bereits vorhandenen Verkehrsinfrastruktur bislang nicht erreicht worden.¹ Hinzu kam die Furcht, dass nach einem möglichen Beitritt der Schweiz zur Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) die Investitionstätigkeit schweizerischer Unternehmen im deutschen Hochrheingebiet wesentlich nachlassen könnte.² Interessant erscheint an dieser Aussage, dass im Gegensatz dazu Lambert in seinem Gutachten bekanntlich eher Chancen für die deutsche Wirtschaft in der Grenzregion erblickt hatte, zumal schweizerische Raffinerieprojekte das Problem der Revierferne für den Hochrhein zu relativieren schienen.

Eberle differenzierte beim Hochrheingebiet in eine Werklandschaft und eine Erholungslandschaft. Der zuerst genannte Begriff bezog sich auf das mit industriellen und gewerblichen Betrieben besetzte Hochrhein-, Wehra- und Wutachtal. Die Erholungslandschaft war demgegenüber dasjenige Gebiet, welches in der Literatur häufig als Hinterland bezeichnet wird. Es handelte sich hierbei um den noch vorwiegend agrarisch geprägten südlichen Schwarzwald. Nach Auffassung des Gutachtens sollte die Schiffbarmachung des Hochrheins in erster Linie der Werklandschaft und dort insbesondere den in unmittelbarer Rheinnähe gelegenen Betrieben zugute kommen.³ Generell war geplant, größtenteils direkt entlang des Rheins neue Industriezonen entstehen zu lassen. Da die dortigen Betriebe die herantransportierten Güter quasi unmittelbar bis zu ihren Werken geliefert bekämen, entfiel für sie der Weitertransport auf der Straße (gebrochener Güterverkehr) weitgehend. Die Frachtkostenvorteile der Schifffahrt könnten von

¹ Ebd., S. 24.

² Ebd., S. 25.

³ Ebd., S. 19/20.

diesen Unternehmen also am effektivsten genutzt werden.¹ In der Erzielung von Frachtkostenersparnissen gegenüber den anderen Verkehrsträgern hatte aus Sicht der Planungsgemeinschaft ohnehin der entscheidende Vorteil des Projekts gelegen. Dieser Vorteil sollte sich auch in einem entsprechend hohen Umschlagsvolumen zeigen. Bis in die Gegend von Waldshut wurde auf deutscher Seite eine Gütermenge von ca. 1.920.000 Tonnen pro Jahr erwartet. Dabei hatte das Gutachten bei einem Vollausbau bis zum Bodensee den größten Güterumschlag im Bereich zwischen Grenzach und Waldshut angenommen. In der Schweiz ergab sich in etwa dasselbe Bild. Der Bericht des Schweizerischen Bundesrats von 1956 hatte für die Strecke von Basel bis Eglisau einen Anteil am gesamten schweizerischen Hochrhein-Bodensee-Güterumschlag von ca. 75 Prozent (nämlich ca. 220.000 Tonnen) prognostiziert. Den größten Güterumschlag erwartete man dort allerdings im Abschnitt zwischen Koblenz (Waldshut) und Eglisau.²

Was den Natur- und Landschaftsschutz anbelangte, so wurde in dem Gutachten ausdrücklich betont, dass die Erholungslandschaft des Südschwarzwalds durch die Hochrheinschifffahrt in keiner Weise beeinträchtigt würde. Dabei war nach Eberles Auffassung ohnehin zu fragen, ob überhaupt jemals eine derartige Befürchtung gerechtfertigt gewesen sei. Gegenstand der Diskussionen um den Natur-, Landschafts- und Gewässerschutz seien nämlich stets die Uferbereiche des Rheins und des Bodensees mit ihrer jeweiligen Tier- und Pflanzenwelt sowie die Güte des Rhein- und Bodenseewassers gewesen. Außerdem hatte Eberle mit dem Vorhaben, primär den unmittelbaren Rheinanliegern mit der Schifffahrt zu dienen, eine Gefährdung des südlichen Schwarzwalds per se ausgeschlossen. Natur und Landschaft sollten dessen ungeachtet aber im Rahmen der Regional- und Gemeindeplanung berücksichtigt und geschützt werden. Das Gutachten verwies unter anderem auf die Bauleitplanungen der Kommunen, in denen Naherholungsgebiete (Grünzonen) vorgesehen wären. Einer plan- und hemmungslosen Bebauung der Flusslandschaft sollte auf diese Weise Einhalt geboten werden. Was den Gewässerschutz im Besonderen anbelangte, so glaubte man, durch entsprechende technische Vorrichtungen eine Verschmutzung des Wassers durch die Schiffe verhindern zu können.³ Auch mit dieser Auffassung

¹ Ebd., S. 37.

² Ebd., S. 58/59.

³ Ebd., S. 40, 43.

hatte man wiederum voll und ganz der Argumentation der Schifffahrtsbefürworter entsprochen.

Vergleicht man das Gutachten der Planungsgemeinschaft Hochrhein mit denjenigen von Alfons Schmitt und Walther Lambert, so fällt auf, dass teilweise die gleichen Ausgangsvoraussetzungen in den jeweiligen Bestandsanalysen aufgeführt wurden, die daraus gezogenen Folgerungen gingen jedoch in entgegengesetzte Richtungen. Beispielhaft sei nur die unterschiedliche Bewertung eines möglichen EWG-Beitritts der Schweiz genannt. Rudolf Eberle hatte mit seinem Gutachten eindeutig eine befürwortende Position eingenommen und die Planungsgemeinschaft Hochrhein damit in die Riege der die Schifffahrt befürwortenden Kreise insgesamt eingereiht. Dem kritischen Beobachter fällt jedoch auf, dass das Gutachten in einigen Punkten nicht exakt mit den Argumenten anderer Befürworter konform ging. Anderweitige Wirtschaftlichkeitsstudien hatten relativ große Einzugsbereiche der Wasserstraße abgesteckt. Das galt sowohl für die älteren Schriften von Leo Sympher und Rudolf Gelpke als auch für die jüngeren Untersuchungen von Walther Lambert und Alfons Schmitt. Diesen Einflussgebieten gehörte auch derjenige Bereich an, den Eberle als Erholungslandschaft bezeichnet hatte. Insbesondere von den Befürwortern unter den früheren Gutachtern war gerade aufgrund der geographischen Abgrenzungen versucht worden, die Öffentlichkeit von der weithin spürbaren Kraft der Frachtkostenvorteile zu überzeugen. Dagegen konzentrierte Eberle die Vorteile nahezu ausschließlich auf die Rheinanlieger selbst. Wie musste ein realistisches Einzugsgebiet im Sinne der Planungsgemeinschaft Hochrhein demnach aussehen? Mit großer Wahrscheinlichkeit wären weite Teile des südlichen Schwarzwalds davon ausgeklammert, so dass lediglich ein Korridor von einigen wenigen Kilometern Breite entlang des Rheins übrig bliebe. Wenn aber die Vorteile der Wasserstraße sich auf diesen schmalen Bereich beschränkten und in diesem Gebiet die Industrie sich weiter entwickeln und eventuell räumlich expandieren würde, so würde die Kluft zwischen der besser strukturierten Rheinschiene und dem unterstrukturierten Hinterland weiter vertieft. Gerade dies konnte und durfte aber nicht im Sinne der gewünschten Strukturförderung sein. Fraglich bleibt aber ebenso, wie sich die Entwicklung der Industrie auf Natur und Landschaft am Rhein ausgewirkt hätte und wie man mit der zunehmenden Bebauung und weiteren Verengung des Talbereichs umgegangen wäre. In der Beurteilung den

Fragen der Verkehrswirtschaft sowie des Naturschutzes war das Gutachten der Planungsgemeinschaft Hochrhein noch einige Antworten schuldig geblieben. Damit haftete ihm der Makel einer nicht gründlich durchgeführten Untersuchung an.¹

13.2.3 Das Gutachten der Bundesbahndirektion Karlsruhe von 1962

Hatten mit den Abhandlungen von Alfons Schmitt und Walther Lambert bereits zwei die verkehrswirtschaftliche Seite des Hochrheinschifffahrtsprojekts beurteilende Gutachten vorgelegen, ließ die Bundesbahndirektion Karlsruhe ihrerseits eine eigene gutachterliche Stellungnahme zu dem Projekt durch ihren Leiter der Verkehrsabteilung, Merkert-Ohlheiser, anfertigen. Dieser hatte in seinen Ausführungen allerdings sehr stark auf die schon vorliegenden Expertisen sowie auf den Bericht des Schweizerischen Bundesrats an die Bundesversammlung von 1956 Bezug genommen. Nach seiner Auffassung hatte die Schweizerische Bundesregierung in ihrem Bericht die Frage nach dem Vorliegen der gewünschten *wirtschaftlichen Verhältnisse*, wie im Vertrag von 1929 gefordert, eindeutig verneint. Die Zustimmung der Kantone in der nachfolgenden „Vernehmlassung“ sei zudem von den Schifffahrtsbefürwortern falsch interpretiert worden. Damit hätten die Kantonsregierungen nämlich nicht dem Hochrheinschifffahrtsprojekt als solchem zugestimmt, sondern der vom Bundesrat eingenommenen, tendenziell eher ablehnenden Haltung. Die erkennbar zurückhaltende Stellungnahme des Bundesrats werteten die Befürworter sogar als eine gewisse Taktik. Vermutet wurde, die Bundesregierung wollte gegenüber der deutschen Seite in der Frage der Kostenbeteiligung an dem Projekt eine für die Schweiz günstigere Position erreichen.²

In Deutschland selbst sei schon 1952 eine gutachterliche überparteiliche Schrift unter dem Titel „Die Kanalisierung des Hochrheins“ im Rahmen des sog. „Kanalgutachtens“ des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium durch Professor Napp-Zinn erstellt worden. Napp-Zinn hatte seinerzeit die Vielzahl von Unsicherheitsfaktoren, mit denen das Projekt behaftet

¹ Renner, 68/69.

² Merkert-Ohlheiser, S. 1/2.

wäre, angesprochen. Gleichzeitig kam er zu dem Ergebnis, dass die verkehrswirtschaftlichen Vorteile der Wasserstraße in dem Maße abnehmen würden, je weiter östlich die Hafen- und Umschlagsplätze situiert wären. Die Eigenwirtschaftlichkeit der Hochrheinschifffahrt bis Konstanz wurde in Zweifel gezogen. Die Bahnfrachten wären im Vergleich zu den Schiffsfrachten spürbar günstiger.¹ Nachdem schon zu Beginn der fünfziger Jahre der Gedanke der Schiffbarmachung des Hochrheins heftig diskutiert worden war, hatte das Bundesverkehrsministerium am 11. Februar 1952 verlauten lassen, es sollten zunächst umfangreiche wirtschaftliche Untersuchungen in der Schweiz und in Deutschland zu dem Projekt stattfinden. Es galt zunächst, diese Ergebnisse erst abzuwarten, bevor von Seiten des Ministeriums die Bauwürdigkeit überhaupt ausgesprochen würde und – wenn dies tatsächlich der Fall wäre – welche weiteren Schritte danach ergriffen werden sollten. Während auf der schweizerischen Seite bereits an einer Dokumentation gearbeitet wurde, die letztlich in Form des Berichts an die Bundesversammlung 1956 vorgelegt werden konnte, sei man auch in Deutschland um entsprechende Gutachten bemüht gewesen. Die von dem Rheinschifffahrtsverband Konstanz initiierten Untersuchungen waren, wie im vorhergehenden Kapitel ausgeführt, von dem Freiburger Professor und Mitglied im wissenschaftlichen Beirat des Bundesverkehrsministeriums, Alfons Schmitt, durchgeführt worden. Wie gesehen, war Schmitt zu einem insgesamt negativen Ergebnis gelangt. Zu einer nahezu identischen Schlussfolgerung war auch die vom Baden-Württembergischen Innenministerium in Auftrag gegebene Ausarbeitung Walther Lamberts, ebenfalls Mitglied im wissenschaftlichen Beirat, gelangt.²

Merkert-Ohlheiser hatte im Rahmen seiner Ausführungen die an den Gutachten der beiden Professoren geäußerte Kritik, wonach die volkswirtschaftlichen Auswirkungen für das Einzugsgebiet nahezu unberücksichtigt geblieben seien, seinerseits kritisiert. Die Befürworter, so war sein Vorwurf, wollten nicht nachvollziehbare und kaum nachweisbare, aber dennoch sehr optimistisch geschätzte Prognosen zur Geltung bringen. Verbunden mit dieser Kritik war allerdings auch die Auffassung, dass die Schifffahrtsbefürworter in ihrer Argumentation nach wie vor überholte Aspekte zur Sprache brachten. Die immer wieder betonte periphere Lage des Wirtschaftsstandorts an Hochrhein und

¹ Ebd., S. 2.

² Ebd., S. 3–5.

Bodensee schien aus Merkert-Ohlheisers Sicht durch die sich anbahnende Entwicklung zu einem gemeinsamen europäischen Markt der EWG ohnehin gegenstandslos geworden zu sein. Teilweise besäße die Hochrhein- und Bodenseeregion gegenüber anderen Industrieregionen Deutschlands sogar gewisse Standortvorteile. Beispielsweise wären die Verbindungen nach Italien, nach der Schweiz und nach Österreich wegen deren räumlicher Nähe günstiger.¹ Der Standpunkt des Bundesbahndirektors wurde allerdings dahingehend relativiert, dass er in nahezu selbstverständlich optimistischer Weise von einem absehbaren Beitritt der Schweiz und Österreichs zur EWG ausgegangen war. Zwar hat sich diese Prognose im Hinblick auf Österreich zwischenzeitlich tatsächlich bestätigt, die aktuellen Diskussionen in der Schweiz zu diesem Thema lassen aber eher die Vermutung zu, dass auch in naher Zukunft kein Beitritt der Schweiz zu erwarten sein wird.

Merkert-Ohlheiser kritisierte aber ebenso, dass die Befürworter der Hochrheinschifffahrt den immer weiter voranschreitenden Strukturwandel entweder nicht erkannt oder zumindest falsch eingeschätzt hätten. Das Haupttransportgut Kohle wäre anteilmäßig rückläufig, wohingegen Mineralölprodukte immer mehr dessen Platz einnehmen. Da nun aber Mineralölprodukte eher auf der Straße und auf der Schiene transportiert würden, müsste die Schifffahrt über kurz oder lang leer ausgehen. Verschärft würde diese Situation außerdem durch den drohenden heftigen Konkurrenzkampf zwischen dem Straßen- und dem Schienenverkehr um diese Transportmengen, in dem die Bahn durch vergünstigte Frachten gewiss in die Offensive ginge. Die Chancen der Hochrheinschifffahrt würden dadurch noch mehr geschmälert. Hinzu käme die Errichtung von Raffinerien bei Karlsruhe, Straßburg und Ingolstadt, also in einem Umkreis von 100 bis 160 Km zum Hochrhein- und Bodenseegebiet und auf schweizerischer Seite als Gemeinschaftswerk der großen Erdölproduzenten ESSO, BP, SHELL und AVIA eine „Mittelland-Raffinerie“ mit einer geschätzten Grundkapazität von 4 Mio. Tonnen pro Jahr (Prognose für 1967/68) im Raum Zürich/Olten. Letztgenanntes Projekt hätte sogar für die Basler Rheinhäfen schwerwiegende Auswirkungen, wären damit doch erhebliche Transportausfälle zu erwarten. Einen entsprechenden Einfluss dieser Großraffinerie auf den Absatz der genannten deutschen Raffinerien wäre ebenfalls nicht von der Hand zu weisen.

¹ Ebd., S. 6/7.

Dasselbe galt auch für die in der Ostschweiz geplante Teilraffinerie („Toppinganlage“) an der Pipeline Genua–München.¹ In Konkurrenz zu der „Mittelland-Raffinerie“ stünde zudem der ins Auge gefasste Bau einer Mineralölproduktenleitung von den Basler Häfen in schweizerische Mittelland. Dem Bundesbahngutachten zufolge war es dabei aber vollkommen gleichgültig, welches der beiden großen schweizerischen Raffinerieprojekte tatsächlich realisiert würde. In jedem Falle erfolgte der Mineralölproduktentransport nach dem Mittelland nicht über die Hochrheinschifffahrt. In dem Gutachten wurde auch darauf hingewiesen, dass durch die Hochrheinwasserkraftwerke selbst der vermehrte Bezug fossiler Brennstoffe zum Zweck der Energiegewinnung mehr und mehr zurückgehen müsste. Während Merkert-Ohlheiser für eine Schifffahrtsstraße oberhalb von Basel kein entsprechendes Verkehrsbedürfnis feststellen konnte, verfügte die Hochrheinbahnlinie hingegen über freie Kapazitäten, die im Falle eines höheren Transportaufkommens in der Zukunft ohne zusätzliche Investitionen genutzt werden könnten.²

Aus Sicht der Bundesbahn war die von den Befürwortern geforderte Abgabefreiheit abzulehnen. Nur durch die Erhebung von Abgaben würde dem Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit entsprochen. Was hinter dieser Haltung der Bahn stand, war offensichtlich. Schifffahrtsabgaben belasteten die Transportfrachten, bedeuteten also für die Bezieher der betreffenden Güter erhöhte Kosten. Damit wäre für einen Teil der potentiellen Kunden der Hochrheinschifffahrt der Transport auf dem Wasser unlukrativ geworden. Ungeachtet der Frage, ob Schifffahrtsabgaben erhoben würden oder nicht, kam das Gutachten jedoch zum Ergebnis, dass die Bahn beispielsweise Kohle in jedem Falle günstiger befördern könnte. Die Möglichkeit, auf dem Rhein oberhalb von Basel Abgaben zu erheben, ergäbe sich rein rechtlich aus den Bestimmungen der Wiener Kongressakte, die von Abgabefreiheit explizit nicht gesprochen hatte, sowie aus der Mannheimer Rheinschifffahrtsakte von 1868, der zufolge eine freie Rheinschifffahrt lediglich für den sog. „konventionellen Rhein“, d.h. unterhalb von Basel, möglich wäre. Die dort in Aussicht gestellte Abgabefreiheit bezog sich allerdings nicht einmal auf künstliche Wasserstraßen und –anlagen. Demnach konnten nach Auffassung Merkert-Ohlheisers beispielsweise für die Nutzung von Schleusen ohne weiteres

¹ Vgl.: Ebd., S. 7–11.

² Ebd., S. 11/12.

Abgaben erhoben werden. Eine Abgabenerhebung auf dem Hochrhein wäre aus seiner Sicht durchaus möglich. Eigenwirtschaftlich wäre das Projekt damit aber noch lange nicht. Im Gegenteil: Da die Frachtkostenvorteile durch die volle Anrechnung der Kosten (auch die Frachtausfälle der Bahnen) übertroffen würden, könnte nur noch auf dem Wege staatlicher Subventionen die fehlende Wirtschaftlichkeit erkaufte werden.¹

Das deutsche Gesamtverkehrsvolumen einer Hochrheinschiffahrt wurde in dem Gutachten im Falle der Abgabenfreiheit, also im positivsten Fall, mit 242.000 Tonnen beziffert. Diese setzten sich zusammen aus der Verlustmenge der Deutschen Bahn (140.000 Tonnen) und den Verlusten der Häfen Rheinfelden (Baden), Weil am Rhein und Kehl (102.000 Tonnen). Der Deutschen Bahn würden aufgrund ihres Güterverlustes pro Jahr 4,7 Mio. DM an Mindereinnahmen entstehen. Das von den Befürwortern der Hochrheinschiffahrt immer wieder angeführte Argument „Verkehr schafft Verkehr“, um die Bahnen über ihre Verluste hinweg zu trösten, hielt man indes für unzutreffend. Eine nachhaltige Steigerung des Verkehrsbedürfnisses im Gefolge einer durch die Hochrheinschiffahrt stimulierten wirtschaftlichen Entwicklung könnte bestenfalls in einem Zeitrahmen von 30 bis 50 Jahren stattfinden. Dies wäre aus Sicht der Bahn viel zu lange. Außerdem wurde davon ausgegangen werden, dass eine solche Verkehrsentwicklung auch ohne die Schiffbarmachung des Hochrheins eintreten würde. Deshalb war die in Aussicht gestellte Verkehrszunahme keine positive Randerscheinung der Wasserstraße, sondern eine zwangsläufig zu erwartende Tendenz. Alle Kritikpunkte zusammengekommen, kam das Gutachten aus verkehrs- und volkswirtschaftlichen Gründen zum Schluss, dass der Hochrhenausbau, ob durchgängig bis zum Bodensee oder lediglich bis in den Bereich der Aarenmündung (Waldshut), in keiner Weise zu rechtfertigen wäre.²

¹ Vgl.: Ebd., S. 18–24.

² Vgl.: Ebd., S. 25–32.

13.2.4 Das Gutachten von Konrad Buchwald über die möglichen Auswirkungen der Hochrheinschifffahrt auf Natur und Landschaft

Um über die Schiffbarmachung des Hochrheins und die damit verbundene Industrieansiedlung am Hochrhein und am Bodensee eine klare Entscheidung fällen zu können, musste die Landesregierung von Baden-Württemberg sämtliche zu gewinnenden und zu verlierenden Werte in dem betreffenden Gebiet gegeneinander abwägen. Die Gutachten von Alfons Schmitt und Walther Lambert hatten die verkehrswirtschaftliche Notwendigkeit der Wasserstraße bestritten. Eine einseitige und krisenanfällige Wirtschaftsstruktur schien nicht unbedingt vorzuliegen. Die Hochrheinschifffahrt hätte nach diesen Untersuchungen daher auch keinen besonderen Nutzen erbracht. Im Gegenteil: Es hätte wohl eher eine Standortverschiebung dergestalt stattgefunden, als sich Industrie und Gewerbe unmittelbar in den Uferzonen des Rheins und des Bodensees auf engem Raum konzentriert hätten, während das Hinterland zum Leidwesen des Fremdenverkehrs entleert worden wäre. Eine wirtschaftliche Rechtfertigung konnte nur dann vorliegen, wenn die volks- und verkehrswirtschaftlichen Vorteile in Gestalt einer wirtschaftlichen Belebung die Transportmehraufwendungen übertroffen hätten.¹ Um insbesondere aber die voraussichtlichen Auswirkungen der Hochrheinschifffahrt auf die Hochrhein- und Bodenseelandschaft genauer kennenzulernen, hatte das baden-württembergische Kultusministerium durch den Direktor des Instituts für Landespflege und Landschaftsgestaltung der Technischen Hochschule Hannover, Professor Konrad Buchwald, ein Gutachten anfertigen lassen.

Buchwald nahm im Rahmen seiner Untersuchungen eine Unterteilung des Hochrheins in einzelne Streckenabschnitte vor. Der Rheinabschnitt zwischen Basel und Rheinfelden befand sich nach seiner Auffassung zur damaligen Zeit bereits im Wandel von einer Agrar- hin zu einer Industrielandschaft. Er äußerte die Befürchtung, dass sich diese Entwicklung auch über Rheinfelden hinaus fortsetzen könnte. Die Strecke zwischen Rheinfelden und Waldshut bezeichnete der Wissenschaftler als eine zu etwa 90 Prozent bäuerlich geprägte Kulturlandschaft. Würde das bisherige Ausmaß der Industrialisierung in diesem Bereich überschritten, so müsste mit dem Verlust des ländlichen Charakters sowie

¹ Vgl.: Buchwald, S. 218/219.

des Erholungswerts dieser Gegend gerechnet werden. Die Schiffbarmachung des Hochrheins könnte in dieser Hinsicht beschleunigend wirken.¹ Der dritte Abschnitt, von Waldshut bis Stein am Rhein, bot sich nach Buchwalds Meinung als eine landschaftlich schöne, kulturell und geschichtlich bedeutungsvolle, durch ihre Naturnähe und Ruhe bestechende Gegend dem Betrachter dar. Den Erholungswert der Landschaft sah er durch die dort intensiv betriebene Landwirtschaft nicht gefährdet. Zwar existierten außerdem bereits auch einige Kraftwerksbauten, von weiteren technischen Eingriffen war dieses Gebiet allerdings noch verschont geblieben. Die Schiffbarmachung des Hochrheins hingegen bewertete Buchwald als einen nicht zu verantwortenden Fehlgriff, durch den dieses harmonische System empfindlich gestört würde.²

Die fortschreitende Industrialisierung machte und macht die Notwendigkeit einer gesunden, naturnahen und großflächigen Erholungslandschaft notwendig. Unverschmutzte, klimatisch durch Wärme und Sonnenscheindauer begünstigte See- und Flusslandschaften würden in zunehmendem Maße bevorzugt. In diesem Sinne seien das Hochrhein- und das Bodenseegebiet aufgrund ihres hohen Erholungswertes schließlich auch Freizeit- und Urlaubsgebiete von höherer Bedeutung geworden. Allerdings zeichnete sich bereits mit dem zunehmenden Verbrauch an Grundstücken durch die Errichtung von Wochenendsiedlungen eine Zersiedlung der Uferlandschaft ab. Freie schützenswerte Bereiche, vor allem am Bodensee, müssten auf Dauer dem immer größer werdenden Bevölkerungsdruck sowie der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung zum Opfer fallen. Motor- und Wohnboote störten die Ruhe in den Uferzonen und zerstörten den natürlichen Ufergürtel. Der Fremden- und Erholungsverkehr im Bodenseeraum habe sich in den davorliegenden Jahrzehnten nach Buchwalds Angaben verdoppelt. 1960 zählte man bereits 5 Mio. Übernachtungen. Zeigte der Besucherdruck zum einen ohnehin schon seine zerstörerischen Auswirkungen, so wäre jede zusätzliche Belastung dieses Raums durch andere Wirtschaftszweige unverantwortbar. Die bestehenden Gesetze zum Landschaftsschutz erachtete Buchwald als unzureichend. Der Landschaftsverbrauch würde, wenn er weiterhin ungehemmt voranschreiten könnte, kontinuierlich weitergehen, da sich das öffentliche und das

¹ Vgl.: Ebd.

² Ebd., S. 219.

private Interesse gleichermaßen zunehmend auf die freien Landschaftsschutzgebiete richteten.¹

Buchwald wies darauf hin, dass im Zuge der Realisierung der Hochrheinschifffahrt zahlreiche Hafen- und Umschlagsanlagen entlang des Bodenseeufers entstünden. Neben dem Bau des Hafens in Hard und dem Aus- und Neubau der Häfen in Ludwigshafen und Überlingen seien Hafenneuanlagen in Radolfzell, Konstanz, Friedrichshafen, Lindau, Gaissau, Rorschach, Romanshorn und Kreuzlingen geplant. Für die dortigen Natur- und Landschaftsschutzgebiete bedeutete dies im konkreten Fall aber entweder eine schwere Beeinträchtigung oder sogar die vollständige Vernichtung. Beispielhaft führte er unter anderem das Wollmatinger Ried, das Eriskircher Ried, das Mündungsgebiet der Radolfzeller Aach sowie das Naturschutzgebiet Rheinspitz an. Diese hätten insbesondere unter den Hafenbauten von Konstanz, Friedrichshafen, Radolfzell und Gaissau gelitten.²

Die strukturellen Gegensätze zwischen Uferbereich und Hinterland müssten sich zwangsläufig mit der durch die Hochrheinschifffahrt verursachten zunehmenden Konzentration der Industrie direkt an der Wasserstraße verstärken, d.h. während in Ufernähe eine regelrechte Industrieballenbildung stattfände, bliebe das Hinterland gleichzeitig unterstrukturiert und hätte mit großer Wahrscheinlichkeit einen negativen Bevölkerungssaldo (Landflucht) aufzuweisen. Dem Wunsch der Landesplanung, das Hinterland zu stärken, gleichzeitig aber den Uferzonen entsprechende Entlastungen zu verschaffen, stünde der Hochrheinausbau mit all seinen Auswirkungen geradezu entgegen. Hinzu käme eine absolute Verkehrszunahme im Hinterland wegen des ab den Häfen stattfindenden Verteilerverkehrs.³

Laut Gutachten war man in Bezug auf die Besetzung der Uferbereiche des deutschen Bodenseegebiets durch Wohnsiedlungen, Industrie- und Gewerbebetriebe, aber auch im Hinblick auf das Verkehrsaufkommen zu Lande (Straße, Schiene) und auf dem See an der Grenze des Erträglichen bereits angelangt. Jede weitere Expansion der Wirtschaft in diesem Raum könnte wahrscheinlich nur unter Inkaufnahme der Verunreinigung des Bodensees und damit der massiven

¹ Ebd., S. 218, 220–222.

² Ebd., S. 224.

³ Ebd.

Gefährdung dieses Gewässers als Trinkwasserreservoir von überregionaler Bedeutung erreicht werden. Technische Maßnahmen, die zur Schadensbegrenzung ergriffen werden sollten, hielt Buchwald für wenig erfolgversprechend. Weiteren Gutachten zum Natur-, Landschafts- und Gewässerschutz (Professoren Knorr und Kiefer) zufolge wären selbst die zum damaligen Zeitpunkt vorhandenen, auf dem modernsten Stand der Technik gebauten Klär- und Trinkwasseraufbereitungswerke kaum in der Lage, dauerhaft eine zufriedenstellende Qualität des Trinkwassers zu gewährleisten. Den Bodensee als letztes großes Trinkwasserbecken für den ganzen südwestdeutschen Raum hielt man für den wohl am wenigsten geeigneten Ort für weitere *industrielle Experimente*.¹

Die Landesregierung musste sich also darüber im Klaren sein, welche Prioritäten gesetzt werden sollten. Unter Berücksichtigung sämtlicher bisher veröffentlichter Gutachten (Schmitt, Lambert, Knorr, Kiefer) skizzierte Konrad Buchwald eine Rangordnung der Werte, wie sie an Hochrhein und Bodensee zu gelten habe. An oberster Stelle musste die Erhaltung des Bodensees als Trinkwasserreservoir stehen. Gleichzeitig sollte der Bodensee aber in seinem Charakter als Erholungsgebiet von überregionaler, gar europäischer Bedeutung ungeschmälert erhalten bleiben. Beide Ziele, so betonte Buchwald, würden auf jeden Fall durch das Projekt einer Schiffbarmachung des Hochrheins negativ tangiert, da durch sie die Neuansiedlung von Industrien und der Bau von Verkehrsanlagen und Wohnsiedlungen über das natürliche Wachstum hinaus bewirkt würden. Die Landesregierung wäre nach Buchwalds Ansicht also bestens beraten, seiner Prioritätenliste folgend, zu der Erkenntnis zu kommen, dass das Hochrhinausbauprojekt aus natur- landschafts- und gewässerschützerischer Sicht abzulehnen sei.² Offensichtlich war die Landesregierung aber schon Jahre zuvor von sich aus zu diesem Ergebnis gelangt. Denn in den 1960 vom Innenministerium herausgegebenen Hinweisen für die langfristige Planung im Bodenseegebiet fanden sich im Wesentlichen bereits diejenigen Aspekte, die Buchwald als wichtig und erstrebenswert in den Vordergrund stellte. Ziel war es, die ländlich-bäuerlichen Gegenden zu fördern, eine dezentralere, also außerhalb der Uferzonen stattfindende, Industrieansiedlung zu initiieren, die Infrastruktur weiter auszubauen und schließlich den Bodensee als Trinkwasserspeicher zu erhalten.³

¹ Vgl.: Ebd., S. 222/223.

² Ebd., S. 225.

³ Ebd. S. 219.

Dem Gutachten Buchwalds kam aber insofern Bedeutung zu, als es in mitten der Debatte um den Hochrheinausbau gerade diese bisher eher zu kurz gekommene Seite des Projekts ins öffentliche Bewusstsein im Allgemeinen und ins Bewusstsein der Landespolitiker im Besonderen gerufen hatte.

In ähnlicher Weise wie Konrad Buchwald hatte auch der Beauftragte für Naturschutz und Landschaftspflege im Regierungsbezirk Südbaden, Walter Fries, Kritik an dem Hochrheinschifffahrtsprojekt geübt. Neben seinen Ausführungen zum Naturschutz hatte Fries aber außerdem Stellung zu den wirtschaftlichen Fragen des Projekts bezogen. Da sich sowohl seine ökonomischen Aussagen mit den Gutachten Schmitts und Lamberts decken und auch die naturschützerischen Aspekte im Wesentlichen mit den Ausführungen Buchwalds übereinstimmen, soll an dieser Stelle auf eine Darstellung des Gutachtens von Walter Fries verzichtet werden.¹

13.3 Stellungnahmen deutscher Politiker nach Veröffentlichung der Gutachten

In der Sitzung des Baden-Württembergischen Landtags vom 18. Mai 1961 war die Landesregierung wie auch schon in den Jahren 1955, 1957 und 1959 ersucht worden, in Verhandlungen mit dem Bund die Übernahme des Hochrheins als Bundeswasserstraße zu erreichen. Außerdem sollten bei jeder künftigen technischen Planung des Schifffahrtsprojekts auch die Belange des Naturschutzes mitberücksichtigt werden. Über die technischen und rechtlichen Fragen der Reinhaltung des Bodensees sowie des Landschaftsschutzes sollten, sofern sie im Zusammenhang mit dem Hochrheinausbau stünden, Untersuchungen durchgeführt und die hierbei gewonnenen Ergebnisse in einer Denkschrift dem Landtag wiederum vorgelegt werden. In einem ergänzenden Beschluss vom 09. November desselben Jahres wurde die Regierung außerdem ersucht, zu den in der Diskussion vermehrt zitierten Gutachten der Professoren Schmitt und Lambert Stellung zu beziehen.² Am 31. Oktober 1962 konnte eine solche Denkschrift zum Hochrheinausbau dem Landtagspräsidenten übergeben werden.

¹ Vgl.: Fries, S. 164–216.

² Vgl.: Der Ausbau des Hochrheins zur Großschifffahrtsstraße (Denkschrift), S. 5.

Darin hatte die Landesregierung zunächst festgestellt, dass mit dem vollständigen Ausbau des Rheins über Basel hinaus bis zum Bodensee lediglich für das Hochrhein- und Bodenseegebiet eine verkehrswirtschaftliche Bedeutung bestünde. Damit widersprach sie schon einmal dem Teil der Befürworter, die sich von einer Anschlussverbindung vom Bodensee zur Donau eine massive wirtschaftliche Belebung des oberschwäbischen Raumes versprochen hatten. Die Landesregierung hatte unter den damaligen Verhältnissen kaum mehr mit der Realisierung dieser Kanalverbindung gerechnet und den damit verbundenen Wünschen und Ideen eine klare Absage erteilt. Den Streckenabschnitt von Basel bis zur Aaremündung (Waldshut) sei bereits durch eine stärkere industrielle Entwicklung gekennzeichnet. Im weiter oberhalb gelegenen Gebiet bis zum Bodensee überwog rechtsrheinisch immer noch die Landwirtschaft. In diesem Bereich, so wurde bemerkt, bestünde auf der deutschen Seite kein besonderes verkehrsinfrastrukturelles Interesse. Diese Auffassung musste den außenstehenden Betrachter allerdings verwundern, da eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur stets als ein Beitrag zur Hebung der Wirtschaftskraft verstanden wurde und die Schifffahrtsbefürworter dies vor allem im Hinblick auf ihr Projekt immer wieder als wichtigstes Argument vorgebracht hatten. Die Interessenlage der Schweiz wäre aus Sicht der Landesregierung in diesem Rheinabschnitt hingegen wesentlich stärker betroffen. Als letzten Teilabschnitt wurde der Bodensee einschließlich des Untersees thematisiert. Eine Einschätzung der dort vorliegenden wirtschaftlichen Verhältnisse wurde in der Denkschrift jedoch nicht vorgenommen. Auch dies musste angesichts der für diesen Raum von den Befürworthern stets ins Feld geführten Wirtschaftsbelebung verwundern.¹

In Bezug auf die wirtschaftlichen Auswirkungen der Hochrheinschifffahrt hatte die Landesregierung in ihrer Denkschrift die beiden Gutachten von Alfons Schmitt und Walther Lambert berücksichtigt. Im Unterschied zu diesen beiden Expertisen war man allerdings zu einer eher positiven Einschätzung gelangt. Indirekt hatte die Landesregierung durch ihre Stellungnahme sogar Kritik an den Gutachten geübt. So wurde beispielsweise bemängelt, dass Binnenschifffahrt und Eisenbahnwesen unter ungleichen Ausgangsbedingungen miteinander verglichen würden. Während die Bahn nämlich ihrerseits dem stets geforderten Grundsatz nach Eigenwirtschaftlichkeit nicht genügen könnte, würde von der Binnenschifffahrt

¹ Vgl.: Ebd., S. 8.

der Nachweis der privatwirtschaftlichen Rentabilität eingefordert.¹ Zudem wäre es der Bahn in den Jahren und Jahrzehnten zuvor nicht gelungen, der Wirtschaft am Hochrhein zu einer strukturellen Verbesserung zu verhelfen und in vermehrtem Maße die Ansiedlung von Industriebetrieben zu bewirken. Es wurde daraus der Schluss gezogen, dass sich an dieser Situation nur dann Wesentliches ändern könnte, wenn der Bahn beim Massenguttransport ein entsprechender Konkurrent, in diesem Falle beispielsweise die Binnenschifffahrt, gegenübergestellt würde. Die bisherigen Erfahrungen hätten gezeigt, dass dort, wo Eisenbahn und Binnenschifffahrt miteinander im direkten Wettbewerb standen, das Tarifgefüge der Bahn in Bewegung geraten sei. Mit anderen Worten: Wo eine solche Wettbewerbssituation vorherrschte, wären am ehesten Senkungen bei den Frachttarifen der Bahn zu erwarten, was unter Kostengesichtspunkten der ansässigen Industrie zum Vorteil gereichte. Eventuelle Verluste der Bahn durch das Abwandern immenser Gütermengen auf den neu hinzugetretenen Verkehrsträger hielt man im Gegensatz zu der in den Gutachten geäußerten Meinung für ausgleichbar, da schließlich auf lange Sicht mit steigender Prosperität im Hochrheingebiet auch ein genereller Anstieg des gesamten Verkehrsvolumens erwartet würde.²

Die Landesregierung gab zwar den Gutachten insofern Recht, als im Zuge des sich auf dem Energiesektor abzeichnenden Strukturwandels immer mehr Raffinerien und Pipelines gebaut würden. Für das Hochrheingebiet im Besonderen hielt sie es jedoch für eher unwahrscheinlich, dass dort derartige Anlagen (vor allem Leitungssysteme) gebaut würden. Aus diesem Grund hielt man es schließlich für unvertretbar, auf die traditionellen Verkehrsträger zu verzichten. Den Strukturumbruch im Energiewesen, d.h. die Abkehr von den festen Brennstoffen (Kohle) und Hinwendung zu den flüssigen hielt man im Hinblick auf die künftige Entwicklung der Wirtschaft am Hochrhein also eher für unbedeutend. Man sah darin aber dennoch ein Indiz für den insgesamt ansteigenden Energiebedarf. Spielte dieses Argument aber ohnehin keine Rolle für die Region von Basel bis zum Bodensee, konnte es folglich auch in Bezug auf das Schifffahrtsprojekt nicht mehr als haltbar gelten.³

¹ Ebd., S. 12.

² Ebd., S. 13, 16/17.

³ Ebd., S. 13/14.

Wie erwähnt hatte die Landesregierung für die weiter östlich gelegenen Gebiete am Hochrhein und insbesondere für das Bodenseegebiet eine sinkende Bedeutung der Hochrheinschifffahrt festgestellt. Insofern hätte aufgrund derartiger Überlegungen der Schluss nahe gelegen, den Gedanken, den Rhein bis zum Bodensee auszubauen, nochmals zu prüfen und unter Umständen in eine Teilausbauvariante lediglich bis in den Raum Waldshut abzuändern. Offenbar hatten diese wirtschaftlichen Betrachtungen aber nicht alleine für einen derartigen Gesinnungswandel ausgereicht. Hinzukommen mussten demnach erst schwerwiegende Bedenken, die eine Weiterführung der Schifffahrt nach dem Bodenseegebiet sogar ausschlossen. Solche Bedenken waren bei der Landesregierung vor allem im Hinblick auf die Fragen des Natur- und Gewässerschutzes aufgetreten. Zwar machte die Landesregierung keinen Hehl aus ihrer Offenheit für eine wirtschaftliche Entwicklung des Bodenseeraums. Gleichzeitig machte sie aber – und zwar erstmals mit dieser Denkschrift – auch ihren Standpunkt deutlich, den Bodensee in seiner landschaftlichen, kulturellen und geschichtlichen Bedeutung als Erholungsraum erhalten zu wollen. Der Anschluss des Sees an die Rheinschifffahrt hätte allerdings die Abwasserlast erhöht und den hydrobiologischen Zustand des Gewässers verschlechtert. Außerdem wäre durch die zu erstellenden Hafen- und Umschlagsplätze die Uferlandschaft massiv in ihrem Erscheinungsbild beeinträchtigt wenn nicht sogar zerstört worden.¹ Hatte also die wirtschaftliche Entwicklung des Bodenseeraums zu den bisherigen Zielen der Landesregierung gezählt, so konnte und wollte sie nunmehr einen Anschluss des Sees an die Hochrheinschifffahrt nicht mehr verantworten. Das Gutachten von Konrad Buchwald schien wesentlich zu diesem Gesinnungswandel beigetragen zu haben, schloss es doch von vornherein kategorisch eine Vereinbarkeit der Schifffahrt mit der Funktion des Bodensees als Trinkwasserspeicher aus. Die Landesregierung sah neben der Gefährdung des Bodensees als Trink- und Brauchwasserspeicher allerdings auch in der weiteren Industrialisierung der Uferbereiche selbst ein schwerwiegendes Problem. Nach ihrer Auffassung könnten entsprechende gesetzliche Regelungen (z.B. Bauleitpläne der Kommunen), die einer Zerstörung der Uferzonen entgegenwirken sollten – die Planungsgemeinschaft Hochrhein hatte dies unter anderem in ihrem Gutachten vorgeschlagen – wegen der sich möglicherweise entwickelnden Eigendynamik der Industrialisierung aufgeweicht und schließlich wirkungslos werden. Trotzdem

¹ Ebd., S. 8/9.

hatte sie am 20. Februar 1962 speziell für den Bodenseeraum „Hinweise für die langfristige Planung im Bodenseegebiet“ als einen Versuch der Synthese zwischen wirtschaftlicher Entwicklung einerseits und der Erhaltung von Landschaft und kulturellem Erbe auf der anderen Seite heraus gegeben. Darüberhinaus widmete sie sich in einer speziellen Denkschrift dem Problem der Reinhaltung des Bodensees.¹

Trotz dieser Vorbehalte war die Landesregierung aber auch weiterhin von der Notwendigkeit des Hochrheinausbaus, zumindest bis in die Gegend von Waldshut, überzeugt und letztlich auch zur Durchführung bereit. Es musste nach ihrer Ansicht aber auch auf diesem Rheinabschnitt versucht werden, in gegenseitiger Abstimmung mit der Schweiz das Ausmaß der Eingriffe in das bestehende Landschaftsbild so gering wie möglich zu halten. Man hatte in der Denkschrift die Meinung vertreten, dass die zu ergreifenden baulichen Maßnahmen unterhalb von Waldshut vor dem Hintergrund der angestrebten Förderung der Wirtschaft durchaus vertretbar wären, zumal auf diesem Streckenabschnitt mit den vorhandenen Schleusen, Kraftwerken, Stauwehren, Häfen/Umschlagsplätzen und Industrieanlagen bereits massiv in Natur und Landschaft eingegriffen worden war. Trotz dieses Ausmaßes hatte sie diese Eingriffe aber immer noch für einigermaßen kontrollierbar erachtet.² Von einer endgültigen Beschlussfassung hatte die Landesregierung jedoch trotz ihres Willens nach einem Verzicht auf den Ausbau bis zum Bodensee wegen der von Österreich und der Schweiz geäußerten Wünsche nach weiteren diesbezüglichen Beratungen mit der Bundesrepublik und nicht zuletzt wegen der in der Ostschweiz immer vehementer gegen den Teilausbaugedanken Opposition ergreifenden Schifffahrtsbefürworter bislang abgesehen.³

Die Landesregierung hatte also letztlich an ihrem grundsätzlichen „Ja“ zum Hochrheinausbau festgehalten. Entgegen der vielfach vertretenen Behauptung, sie habe sich bei ihrem Entschluss, den Rhein lediglich bis Waldshut schiffbar zu machen, vorwiegend von ökonomischen Überlegungen leiten lassen und sei damit auf die Linie der Gutachter Schmitt und Lambert eingeschwenkt, waren es wohl eher die Fragen des Landschafts-, Natur- und Gewässerschutzes. Das Gutachten

¹ Ebd., S. 8–10.

² HStAS: EA 1/105: 23. Sitzung (17. Juli 1962).

³ Der Ausbau des Hochrheins zur Großschifffahrtsstraße (Denkschrift), S. 10, 32.

von Konrad Buchwald in Verbindung mit der seit der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre immer stärker in den Vordergrund tretenden Rivalität zwischen der Bodensee-Trinkwasserversorgung und der Hochrheinschifffahrt ergaben offenbar eine derart überzeugende argumentative Konstellation, der sich selbst die Landesregierung nicht mehr entziehen konnte. Hinsichtlich der in der Denkschrift behandelten wirtschaftlichen Fragestellungen schien allerdings die Untersuchung der Planungsgemeinschaft Hochrhein die Landesregierung in ihrer Entscheidung bestärkt zu haben. Jener Bericht hatte nämlich gerade für den Streckenabschnitt bis in die Gegend von Waldshut eine vorteilhafte Entwicklung des Güterumschlagsvolumens durch die Schifffahrt bescheinigt. Nahm man nun alle Argumente zusammen, so bot sich schließlich, aller Kritik zum Trotz, der Teilausbau als die einzig praktikable Kompromisslösung an. So konnte der Bodensee als natürliches Trinkwasserreservoir erhalten und die Stromlandschaft oberhalb des Rheinfalls von Schaffhausen verschont bleiben. Die ohnehin schwierige und kostspielige Umgehung des Rheinfalls wäre damit nicht mehr erforderlich. Gleichzeitig bestünde für die Schweiz nach wie vor die Möglichkeit, nach einer Teilschiffbarmachung des Hochrheins bei Waldshut den Anschluss der Aare offen zu halten und das Projekt des „Transhelvetischen Kanals“ zu realisieren.

Bestätigt wurde die Auffassung der Landesregierung durch den Bericht des Schweizerischen Bundesrats an die Bundesversammlung von 1956. Darin hatte die Berner Regierung für die Rheinstrecke oberhalb von Eglisau lediglich einen Anteil von ca. 25 Prozent am gesamten schweizerischen Umschlag der Hochrheinwasserstraße prognostiziert. Der weit überwiegende Teil des von schweizerischer Seite erwarteten Gütervolumens wäre also im Bereich zwischen Basel und Eglisau zu erwarten gewesen. Das Verkehrsinteresse der Schweiz müsste sich demnach, so dachte die Landesregierung, schließlich auf diesen Rheinabschnitt konzentrieren. Verbunden mit der weiterhin aufrecht erhaltenen Möglichkeit des Anschlusses der Aareschifffahrt bei Waldshut, könnte die Schweiz an einer Teilausbauvariante mehr Interesse zeigen. Einem Vortrag des Direktors des Eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft, Max Oesterhaus, vom 28. März 1962 zufolge, hatte sich offenbar auch die schweizerische Wirtschaft mittlerweile verstärkt dem zwischen Rheinfelden (Schweiz) und der Aaremündung gelegenen Raum zugewandt. Entweder waren dort bereits neue

Betriebsstätten entstanden oder diverse Unternehmen hatten wohl in bloßer Erwartung der bevorstehenden Verwirklichung der Hochrheinschiffahrt entsprechende Geländekäufe vorgenommen. Interessant erscheint in diesem Zusammenhang aber auch die Feststellung der Baden-Württembergischen Landesregierung, dass bis zur Aaremündung Fragen des Natur-, Heimat- und Gewässerschutzes nicht so sehr im Vordergrund stünden als in Bezug auf die Region oberhalb Waldshuts. Zu dieser Erkenntnis gelangte man sicher auch aufgrund des vergleichsweise unterschiedlich starken Auftretens der Gegner. Im westlichen Hochrheingebiet waren die diesbezüglichen Widerstände wesentlich geringer.¹

Ausgehend von einem teilweisen Ausbau des Rheins bis in die Gegend von Waldshut beliefen sich die Kosten für die Schiffbarmachung mit 118.430.000 DM nunmehr auf 37 Prozent eines einschleusigen Ausbaus bis zum Bodensee (320.000.000 DM). Da aber gerade die Schweiz aus deutscher Sicht den wohl größeren Nutzen aus der Wasserstraße ziehen könnte, müsste sich dies auch in der Kostenaufteilung zwischen beiden Ländern entsprechend niederschlagen. Dabei wäre zu berücksichtigen, dass mit der 40-prozentigen Beteiligung Deutschlands an der Oberrheinregulierung bis nach Basel die deutsche Seite angesichts des immensen Vorteils der Schweiz (85 Prozent des Gesamttransportvolumens der Oberrheinschiffahrt um 1960 für die Schweiz) bereits weit „über Gebühr“ ihren Beitrag geleistet hatte. Der Bundesrätliche Bericht von 1956 hatte eine Beteiligungsspanne der Schweiz zwischen 10 und 50 Prozent gesprochen. Walther Lambert nannte mit 55 Prozent für die Schweiz, 29 Prozent für Deutschland und 16 Prozent für Österreich schon konkrete Zahlen. Die Landesregierung hatte es jedoch vermieden, in ihrer Denkschrift einen möglichen Verteilerschlüssel zu präsentieren. Schließlich war die Frage, ob Abgaben erhoben werden sollten oder nicht, ebenfalls noch nicht abschließend geklärt worden, denn die Schweiz lehnte eine Abgabenerhebung nach wie vor ab, während man in Deutschland dem Gedanken nicht ganz abgeneigt war. Immerhin hatten die bisherigen Erfahrungen mit der Neckarkanalisation gezeigt, dass ein derartiges Wasserstraßenprojekt nicht allein aus Wassernutzungsentgelten der Kraftwerke finanziert werden könnte.² Bekanntermaßen hatte die Badische

¹ Ebd., S. 19/20.

² Vgl.: Ebd., S. 26–28.

Regierung bei Abschluss des „Neckar-Donau-Staatsvertrages“ mit dem Reich 1921 den Hochrhein in eigener Verwaltung behalten, weil sie zum damaligen Zeitpunkt noch davon ausgegangen war, den Hochrhinausbau allein aus den ihr zufallenden Wassernutzungsentgelten bestreiten zu können. Mehr noch: Man hoffte sogar auf einen Überschuss. Mittlerweile hatte sich bei der Baden-Württembergischen Landesregierung die Erkenntnis durchgesetzt, dass dies reine Utopie wäre. Daher hatte man mit dem Bund zwecks einer Übernahme des Hochrhains in Bundeskompetenz mehrfach Fühlung aufgenommen. Nach wie vor sollten die Wassernutzungsentgelte der Hochrheinkraftwerke aber zur Gänze in das Projekt einfließen. Die Restsumme sollte durch Haushaltsmittel des Bundes und des Landes, etwa im Verhältnis 2 : 1 – davon ging die Landesregierung zumindest aus – aufgebracht werden. Hinsichtlich der Organisation der Projektausführung hatte man in Stuttgart den Gedanken einer Hochrhein AG wieder aufgegriffen. Diese sollte nach der zwischenstaatlichen Einigung über das Projekt ins Leben gerufen und mit den genannten Finanzmitteln ausgestattet werden. Sie könnte über die ihr zur Verfügung stehenden Eigenmittel hinaus auch zur Finanzierung dringender Baumaßnahmen Fremdkapital aufnehmen. Diese Schulden könnten durch entsprechende Staatsbürgschaften von Bund und Land besichert werden.¹

Schon im Vorfeld der Veröffentlichung der Denkschrift der Landesregierung waren sowohl im Landtag als auch innerhalb des Landeskabinetts zum Teil deutliche Meinungsverschiedenheiten aufgetreten. Während beispielsweise Innenminister Filbinger die Vermeidung von Gefahren für die Uferzonen und das Wasser durch entsprechende Regelungen im Landesplanungsrecht sowie im Naturschutz- und Wasserrecht für möglich und praktikabel hielt, äußerte sich Ministerpräsident Kiesinger eher skeptisch.² Gerade in diesem Punkt schien aus Kiesingers Sicht der Entwurf zur Denkschrift zu optimistisch ausgefallen zu sein. Er bemerkte, dass sie den Eindruck vermittelte, als ob jemand *insgeheim* innerhalb der Landesregierung den Vollausbau des Hochrhains bis zum Bodensee präferierte. Er selbst sei hingegen immer stärker davon überzeugt, dass ein Vollausbau nicht erfolgen dürfte und riet, in der Endfassung der Denkschrift eine

¹ Vgl.: Ebd., S. 28–31.

² HStAS: EA 1/105: 19. Sitzung (19. Juni 1962).

deutliche Trennung zwischen dem Vollausbau bis zum Bodensee und dem Teilausbau bis in die Gegend von Waldshut vorzunehmen.¹

Vor dem Landtag gab Kiesinger zu verstehen, dass er bereits bei seinem Amtsantritt *mit Sorge* die bisherigen Beschlüsse des Parlaments zum Hochrheinausbau betrachtet habe. Ihm sei zudem aufgefallen, dass gerade die Bevölkerung im Bodenseeraum einer Schiffbarmachung des Rheins bis zum See ablehnend gegenüber stünde, wohingegen zwischen Basel und Waldshut der Widerstand eher gering wäre. Zurückzuführen war diese Feststellung offenbar auf den seit 1961 zunehmenden Rückzug zahlreicher Städte und Kreise im Bodenseeraum aus den die Hochrheinschifffahrt befürwortenden Verbänden und Arbeitsgemeinschaften. Der Ministerpräsident wies ebenfalls darauf hin, dass er selbst Eduard Spranger zur Veröffentlichung dessen Aufsatzes „Zehn Thesen für die Landschaft“, einer kritischen Stellungnahme des Tübinger Professors für Philosophie zum Hochrheinausbau, ermutigt habe. Sowohl er (Kiesinger) selbst als auch Innenminister Filbinger hätten in der Sitzung des Landtags vom 18. Mai 1961 bezüglich des Vollausbaus bis zum Bodensee Bedenken geäußert. Entgegen dem damaligen Beschluss des Landtags habe er noch nicht mit dem Bund über eine Übernahme des Hochrheins als Bundeswasserstraße verhandeln wollen. Seiner Meinung nach machte dies solange keinen Sinn, wie in Baden-Württemberg noch erhebliche Zweifel an dem Projekt bestünden und eine einheitliche Linie bei Landtag und Landesregierung nicht erkennbar wäre.² Von einer zunehmenden Opposition des Ministerpräsidenten gegenüber dem Schifffahrtsprojekt wollten die Befürworter jedoch nichts wissen. Ungeachtet der Bedenken des Ministerpräsidenten hatte der Rheinschifffahrtsverband Konstanz den Grund für die noch nicht stattgefundenen Gespräche zwischen Bonn und Stuttgart in Terminproblemen des Bundesverkehrsministers wegen der Berlinkrise und der Bundestagswahlen zu jener Zeit gesehen.³

Die Frankfurter Allgemeine Zeitung hatte aber 1962 wegen Kiesingers immer offenkundiger werdenden Ressentiments behauptet, er habe durch sein eigenes Verhalten einen allgemeinen Stimmungsumschwung bewirkt, indem er all

¹ HStAS: EA 1/105: 23. Sitzung (17. Juli 1962).

² Vgl.: Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 3. Wahlperiode, Protokoll-Bd. III., (12. April 1962), S. 3443/3444. Vgl. auch: Spranger, S. 275-277.

³ Rheinschifffahrtsverband Konstanz e.V.: Geschäftsberichte 1960 und 1961, S. 7.

denjenigen, die sich gegen die Weiterführung der Schifffahrt bis zum Bodensee wandten, in der Öffentlichkeit Gehör verschafft hätte.¹ Es stellt sich die Frage, inwiefern dieser Vorwurf berechtigt war. Richtigerweise hatte sich dieser unübersehbare Stimmungswandel nicht von einem Tag auf den anderen vollzogen, sondern fand in einem längeren Prozess statt. Die Ausarbeitungen der Professoren Schmitt, Lambert, Buchwald und Kiefer müssen in diesem Zusammenhang ebenso genannt werden wie auch der Bericht des Schweizerischen Bundesrats von 1956. Themen wie Rentabilität, Landschafts-, Natur- und Gewässerschutz hatten in der Diskussion schon vor den parlamentarischen und kabinettsinternen Beratungen in Stuttgart eine wichtige Rolle gespielt und schließlich hatte man auch in Stuttgart, quasi als „Zaungast“, die äußerst heftige Debatte in der Schweiz um den Kraftwerkbau von Rheinau miterleben können. Außerdem war klar, dass die Landesregierung in dieser Frage „Farbe bekennen“ musste. Insofern war es nichts Ungewöhnliches, wenn Landtag und Landeskabinett sich dieser Themen annahmen, ja sogar annehmen mussten. Dass die Gegner der Hochrheinschifffahrt bis zum Bodensee auf diese Weise eine massive Rückendeckung erhalten hatten, war ein eher unbeabsichtigter Nebeneffekt. Die Stellungnahmen der Landesregierung waren damit insgesamt sicherlich eine weitere Etappe in dem genannten Prozess des allgemeinen Stimmungsumschwungs zu Ungunsten des Projekts; möglicherweise ein gewisser Höhepunkt, aber mit Sicherheit nicht, wie behauptet, die Ursache.

Wie radikal sich im einzelnen Fall ein solcher Meinungswandel allerdings vollziehen konnte, soll an einem Beispiel aufgezeigt werden. Es handelt sich um den plötzlichen „Frontenwechsel“ des früheren Innenministers Renner. Dieser hatte nämlich noch bis zum Bekanntwerden des Inhalts der Gutachten mit zu den Verfechtern des Hochrheinausbaus innerhalb der baden-württembergischen Landespolitik gezählt, danach allerdings zu den entschiedensten Gegnern. Zur Begründung meinte er 1962 vor dem Landtag, dass schließlich auch er als erwachsener Mensch seine Meinung ändern könne, wenn entsprechend überzeugendere Argumente vorlägen. Er führte weiter aus, dass er in Friedrichshafen an einer Tagung teilgenommen habe, bei welcher Professor Kiefer und ein weiterer Redner (Dr. Morgenthaler) über den Hochrheinausbau referierten. Von den Ausführungen sichtlich beeindruckt habe Renner seine Auffassung

¹ Frankfurter Allgemeine Zeitung, 18. August 1962.

geändert und sei zu der Überzeugung gelangt, dass alle in das Projekt zu investierenden Mittel wohl fehlinvestiert wären. Von diesem Zeitpunkt an habe er sich eigentlich erst richtig eingehend mit den Gutachten befasst. Was seine frühere Position zu dem Projekt anbelange, so sagte er, dass ihm in den Fragen der Hochrheinschiffahrt *nie ganz wohl* gewesen sei. Er selbst habe deshalb in seiner Amtszeit als Minister die ganze Angelegenheit *etwas dilatorisch* behandelt. Renners Begründung seiner neuerlichen Haltung war der Vorwurf des CDU-Abgeordneten Hermann Person vorausgegangen, Renner habe in seiner Funktion als Innenminister im März 1960 geäußert, Landschaftspflege und Gewässerschutz stünden dem Projekt der Schiffbarmachung des Hochrheins nicht entgegen. Allerdings habe Renner, so der Vorwurf Persons, schon damals Kenntnis von den Ansichten Professor Kiefers besessen.¹

Die Denkschrift der Landesregierung wurde Ende des Jahres 1962 vom Landtag an den Ausschuss für Wirtschaft, Wasser und Verkehr überwiesen. Dieser formulierte dann nach eingehender Beratung am 16. September 1963 einen Antrag, der in der Plenarsitzung am 24. Oktober 1963 zur Debatte stand. Diesem Antrag zufolge sollte sich die Landesregierung in gemeinsamen Verhandlungen mit der Schweiz für einen Ausbau des Hochrheins zur Großschiffahrtsstraße zwischen Basel und Waldshut einsetzen. Sie wurde außerdem ersucht, in weiteren Verhandlungen mit Österreich und der Schweiz zu prüfen, ob ausreichende Garantien für die Reinhaltung des Bodensees, den Schutz der Bodensee- und Hochrheinlandschaft als Erholungsgebiet sowie eine angemessene Begrenzung der Industrialisierung im Uferbereich des Bodensees als Grundvoraussetzung für eine Weiterführung der Hochrheinschiffahrt auch über Waldshut hinaus bis zum Bodensee bestünden. Diese Garantien sollten dann in zwischenstaatlichen Vereinbarungen verankert werden.² In groben Zügen hatte Kiesinger am 20. Januar 1962 in Ettlingen den Kern dieses Landtagsbeschlusses als *Lösung* des sich aus seiner Sicht darbietenden Dilemmas vorgestellt. Da für den Abschnitt zwischen Basel und Waldshut rechtsrheinisch keine besonderen technischen Veränderungen mehr zu erwarten wären, könnte der Hochrhein auf dieser Strecke durchaus ausgebaut werden. Die Entscheidung bezüglich der oberhalb gelegenen

¹ Vgl.: Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 3. Wahlperiode, Protokoll-Bd. III., (12. April 1962), S. 3447, 3449.

² Vgl.: Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 3. Wahlperiode, Beilagen-Bd. VII., Beilage 3353, S. 6688.

Strecke könnte aber erst zu einem späteren Zeitpunkt gefällt werden, schließlich müssten auch die Schweiz und Österreich dazu angehört werden.¹ Interessant ist, dass Innenminister Renner in der Landtagssitzung vom 24. Oktober 1963 die oben erwähnte ablehnende Sichtweise wiederum vertreten hatte, allerdings sprach er diesmal nicht das Gutachten des Professors Kiefer an, sondern dasjenige von Alfons Schmitt.² Dies ist umso interessanter, als sich Schmitts Untersuchungen fast ausschließlich mit der ökonomischen Seite des Projekts befassten, wohingegen sich die Ausführungen von Professor Kiefer mehr auf den Natur- und Landschaftsschutz bezogen hatten.

Innenminister Filbinger betonte im Verlauf dieser Debatte nochmals, dass die Landesregierung den Ausbau des Hochrheins bis Waldshut für entscheidungsreif erachtete. Eine Gefährdung des Bodensees als Trinkwasserspeicher und Erholungslandschaft wäre nunmehr gebannt. Filbinger hatte bereits am 07. November 1962 anlässlich einer öffentlichen Kundgebung der „Vereinigung Deutscher Gewässerschutz“ in Stuttgart, welche unter dem Motto „Bedrohter Bodensee“ stand, den Standpunkt vertreten, dass ein eventueller Teilausbau des Hochrheins eine Weiterführung der Schifffahrt in Richtung Bodensee nicht zwingender Weise nach sich ziehen müsste. Er regte damals an, für das gesamte Bodenseegebiet einen Entwicklungsplan mit Gesetzescharakter zu erstellen, durch den eine Schiffbarmachung der Rheinstrecke oberhalb von Waldshut sogar uninteressant gemacht würde.³ Um der Schweiz gegenüber zu signalisieren, dass man sich auf der deutschen Seite immer noch loyal an den Vertrag von 1929 gebunden fühlte, habe es die Landesregierung, so Filbinger, bisher abgelehnt sich durch einen konkreten Beschluss gegen den Ausbau bis zum Bodensee auszusprechen. Den in diesem Zusammenhang von den Gegnern des Vollausbau geäußerten Vorwurf, dass die Regierung möglicherweise eine Salamtaktik verfolgte und bei Erreichen Waldshuts die Weiterführung der Schifffahrt bis zum Bodensee im Schilde führe, wies der Innenminister ausdrücklich zurück. Er selbst sei gegen eine solche Weiterführung.⁴ Auch Ministerpräsident Kiesinger wandte sich in der Landtagsdebatte nochmals deutlich gegen den Vollausbau, zumal die

¹ Vgl.: Breitenmoser, Die Frage des Etappenausbaus ..., S. 48.

² Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 3. Wahlperiode, Protokoll-Bd. V., (24. Oktober 1963), S. 6417.

³ Vgl.: Christaller, S. 125.

⁴ Vgl.: Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 3. Wahlperiode, Protokoll-Bd. V., (24. Oktober 1963), S. 6418-6420.

dortige Bevölkerung nach seiner Meinung so gut wie gar nicht von der Notwendigkeit der großangelegten Bodensee-Güterschifffahrt überzeugt sei:

„Ich würde die Verantwortung nicht übernehmen wollen und wäre bereit, sogar mein Amt zur Verfügung zu stellen, wenn ich gezwungen würde, heute Ja zum Ausbau des Hochrheins bis zum Bodensee zu sagen. So ernst nehme ich diese Frage.“¹

Kiesinger fiele es nach eigenen Worten sogar schwer, sich für den Ausbau bis nach Waldshut auszusprechen, so sehr lägen ihm die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes am Herzen. Trotzdem stimmte er dem Teilausbau zu, da auf jenem Rheinabschnitt schon entscheidende unwiderrufliche Eingriffe in die Landschaft vorgenommen worden seien.² Wie auch Filbinger wies der Ministerpräsident darauf hin, dass die Landesregierung aus Rücksicht auf schweizerische Interessen bisher von einer endgültigen Beschlussfassung abgesehen habe. Erwähnenswert ist hierbei der Verweis auf *schweizerische Interessen*. Ausdrücklich hatte Kiesinger nicht von „Interessen der Schweiz“ gesprochen, denn es war nicht primär auf die Bundesregierung in Bern Rücksicht genommen worden, sondern auf diejenigen Kreise in der Schweiz (vor allem in der Ostschweiz), die nach wie vor am Vollausbau bis zum Bodensee interessiert waren und dies auch lautstark forderten.³

Mit der Beschlussfassung über die Annahme des Antrags des Wirtschaftsausschusses des Landtags vom 24. Oktober 1963 hatten Landtag und Landesregierung den ersten großen Schritt zur Änderung des Hochrheinschifffahrtsprojekts in der Weise vorgenommen, als die Vollausbauvariante an eine Reihe von Vorbedingungen gebunden wurde und der Teilausbau als die eher wahrscheinlichere Option übrig geblieben war.

¹ Zit. nach: Ebd., S. 6428.

² Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 3. Wahlperiode, Protokoll-Bd. V., (24. Oktober 1963), S. 6427. Auch auf dem Parteitag der badischen CDU in Offenburg 1964 wandte sich der Ministerpräsident gegen eine Weiterführung der Hochrheinschifffahrt über Waldshut hinaus, solange die Folgen für die Landschaft am Bodensee nicht geklärt wären. (Vgl.: Hochrheinschifffahrt – Deutsche Stellungnahme, S. 103) Kiesinger hatte 1966 die fortschreitende Verunreinigung des Bodensees als derart beunruhigend empfunden, dass zur Förderung von Reinhaltungsmaßnahmen am See der Bau von Abwasseranlagen in anderen Gegenden des Landes unterbleiben müsste. (Vgl.: HSTAS: EA 1/105 Sitzungsberichte des Staatsministeriums, Bd. 15, 10. Sitzung (26. April 1966), S. 97/98.)

³ Vgl.: Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 3. Wahlperiode, Protokoll-Bd. V., (24. Oktober 1963), S. 6428.

Im Rahmen der mit dem Bund ab 1963 geführten Verhandlungen, in welchen deutlich wurde, dass der Bundesverkehrsminister einen Teilausbau für wünschenswert hielt, gelangte man zu der Überzeugung, dass der Hochrhein erst dann als Bundeswasserstraße vom Bund übernommen und zwischen Bonn und Stuttgart eine endgültige Finanzierungsregelung getroffen werden sollte, wenn vorher mit der Schweiz die Frage geklärt sei, ob sie überhaupt bereit wäre, zusammen mit der Bundesrepublik den Hochrhein bis in die Gegend von Waldshut auszubauen.¹ Noch zwei Jahre zuvor (24. November 1961) hatte der Minister erklärt, *in den nächsten Wochen* mit der Landesregierung Verhandlungen bezüglich der Übernahme des Hochrheins als Bundeswasserstraße aufzunehmen. Eine nochmalige Rücksprache mit der Schweiz über ihre genauen Vorstellungen war damals nicht zur Vorbedingung gemacht worden.² Offensichtlich stand hinter Seehoßs neuerlicher Äußerung die Vermutung, in der Schweiz könnte infolge der seit der Veröffentlichung des Berichts des Bundesrates von 1956 zahlreiche erschienenen Gutachten ein Meinungswandel eingetreten sein. Im Gefolge der 1963 mit der Bundesregierung geführten Verhandlungen war man in Baden-Württemberg bestrebt, mit dem südlichen Nachbarn zu sog. „Informatorischen Gesprächen“ zusammenzukommen.³ Es dauerte allerdings noch zehn Jahre, bis auch in der Schweiz eine entsprechende Bereitschaft hierzu bestand. Im weiteren Verlauf dieser Arbeit wird auf diese „Informatorischen Gespräche“ spezieller eingegangen.

Was die Position des Bundesverkehrsministers in jener Zeit betrifft, verfolgte Minister Seehoß auch in den sechziger Jahren seine zweigleisige Politik weiter. In diesem Zusammenhang soll hier beispielhaft seine Rede vor der Generalversammlung des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz in Waldshut am 25. Mai 1962 genannt werden. Seehoß bekannte sich abermals persönlich zur Hochrheinschiffahrt und bezeichnete sie als integralen Bestandteil des künftigen deutschen Verkehrsnetzes.⁴ Im Unterschied zu all seinen vorherigen Äußerungen

¹ Generalverkehrsplan 1965, S. 114.

² Vgl.: Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee: Aktuelles und Grundsätzliches zur Hochrheinschifffahrt – Jahresbericht pro 1961. In: Strom und See, 57 Jg.(1962), Nr. 4, (S. 100–104), S. 103.

³ Sein prinzipielles Interesse an direkten Gesprächen mit der Schweiz – allerdings nur über den Ausbau zwischen Rheinfelden und Waldshut – hatte Filbinger als Ministerpräsident anlässlich einer Tagung der Landesregierung in Lörrach am 28. April 1970 gegenüber der Presse geäußert. (Vgl.: Für den Ausbau des Hochrheins, S. 113.)

⁴ Rheinschiffahrtsverband Konstanz e.V.: Geschäftsbericht 1962, S. 7/8.

regte er diesmal jedoch einen Teilausbau bis in die Gegend von Eglisau an, was nach seiner Auffassung aber nicht bedeuten musste, dass man den Vollausbau bis zum Bodensee ganz aus den Augen verlieren sollte. Der Minister schlug vor, bereits während der Durchführung der Baumaßnahmen bis Waldshut mit Landschafts- und Gewässerschutzarbeiten zwischen dem Rheinfall von Schaffhausen und dem Bodensee zu beginnen. Damit stand Seeböhm einmal mehr in eindeutigem Widerspruch zur Haltung der Baden-Württembergischen Landesregierung, für die der Vollausbau mehr oder weniger erledigt war. Miteinander im Einklang waren Landes- und Bundesregierung erst wieder im Jahr 1965, als der Bundestag lediglich den Teilausbau bis Waldshut für förderungswürdig erachtete, wohingegen die Strecke oberhalb der Aaremündung aus landschaftsschützerischen Gründen nicht *spruchreif* wäre. Hinzu kamen die von der Bonner Regierung sehr wohl registrierten Bedenken des Schweizerischen Bundesrats in dessen höchst negativen Bericht an die Bundesversammlung (Stände- und Nationalrat).¹ Dies musste insbesondere in der Ostschweiz die Erwartungen nachhaltig dämpfen. Trotz des insgesamt positiven Eindrucks, welchen Seeböhm noch 1962 bei den Befürwortern hinterlassen hatte, war schon damals klar, dass für ihn die Hoahrheinschiffahrt nur dann realisiert werden könnte, wenn sie dem Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit entspräche. Der eigenwirtschaftliche Betrieb der Wasserstraße war nach Veröffentlichung der Gutachten von Schmitt und Lambert aber zu einer Glaubensfrage geworden. Über einen genauen Zeitplan, wann der Hoahrhein ausgebaut werden könnte, hatte sich Seeböhm ausgesprochen. Jedoch war in naher Zukunft kaum mit einer Inangriffnahme zu rechnen, da die angespannte Finanzlage des Bundes dies einfach nicht zuließ.²

Aus der anfänglich noch recht positiven Haltung des Bundesverkehrsministers der frühen fünfziger Jahre hatte sich also im Laufe der Zeit ein Nebeneinanderherlaufen zweier grundsätzlich nicht im Einklang stehender Positionen entwickelt. Zum einen stimmte er dem Projekt grundsätzlich zu, wobei er die Vollausbauvariante nach wie vor in Aussicht stellte. In dieser Frage hatte Seeböhm allerdings keine eindeutige Position bezogen. Gleichzeitig äußerte er den Wunsch nach

¹ Vgl.: Hoahrheinschiffahrt – Bonn ..., S. 238. Seitens der IHK Hoahrhein wurde die Vermutung geäußert, Bundesverkehrsminister Georg Leber übte sich zum einen wegen der schwierigen Finanzlage, zum anderen wegen der noch unklaren Verhältnisse in der Schweiz in Zurückhaltung. (Vgl.: Jahresbericht für 1967, hrsg. v. d. IHK Hoahrhein, o.O. 1968, S. 38.)

² Vgl.: Rheinschiffahrtsverband Konstanz e.V.: Geschäftsbericht 1962, S. 8. Kohlhaas, Vor der Entscheidung ..., S. 232.

Eigenwirtschaftlichkeit. Diese Bedingung war für ihn sehr wichtig. Denn sie war es, die ihm als Bundesverkehrsminister künftig die Möglichkeit bot, allen vorherigen Sympathiebekundungen für den Hochrheinausbau zum Trotz, sich von dem Projekt teilweise oder ganz zu distanzieren. Könnten die Befürworter also nachweisen, dass das Projekt selbstständig finanziell tragbar wäre, so wäre damit überhaupt erst die Chance für eine Verwirklichung gegeben. Damit hing die Hochrheinschifffahrt auf Dauer an einem zweifellos dünnen seidenen Faden. Denn gerade die Eigenwirtschaftlichkeit war oft genug bestritten worden und selbst die baden-württembergische Landesregierung hatte in ihrer Denkschrift nicht ohne Grund die Bereitstellung eigener Haushaltsmittel sowie des Bundes angesprochen. Eine derart zweigleisige Politik, die einerseits Hoffnungen auf eine baldige Realisierung schürte, andererseits aber eine kaum zu erfüllende Bedingung in den Raum stellte, brachte Seebohm in die vornehme Lage, zu gegebener Zeit als steter Befürworter des Projekts wegen der fehlenden Wirtschaftlichkeit dem Ausbau die Absage erteilen zu können. Der „schwarze Peter“ lag gewissermaßen bei den Schifffahrtsbefürwortern. An ihnen lag es, die Bedingungen des Ministers zu erfüllen.

Abschließend sei noch auf ein terminologisches Problem einzugehen. Wenn nämlich von dem Endpunkt der Rheinschifffahrt bei Waldshut gesprochen wurde, so betraf dies genau genommen nur die deutsche Seite. In der Schweiz wählte man statt dessen oft den Begriff „Aaremündung“. Man hatte hier wohl deswegen von einer genauen örtlichen Fixierung des Endhafens abgesehen, weil man sich nie ganz einig wurde, wo der schweizerische Endhafen der Hochrheinschifffahrt eigentlich gebaut werden sollte. In der Literatur wurde oftmals auch vom „Raum Aaremündung“ gesprochen, wenn man tatsächlich genauer die Orte Weiach und Eglisau meinte. Dies war, geographisch betrachtet, jedoch falsch, da diese Städte weiter rheinaufwärts etwa auf halber Strecke zwischen Waldshut und Schaffhausen lagen. Ob die Hochrheinschifffahrt gegebenenfalls über den Raum der Aaremündung hinaus bis Weiach oder Eglisau weitergeführt werden sollte, lag einzig und allein in der Entscheidungskompetenz der Schweiz. Die Landesregierung in Stuttgart hatte niemals die Notwendigkeit gesehen, diese Frage zum Gegenstand eigener Betrachtungen zu machen. Bundesverkehrsminister Seebohm wurde in seinen Äußerungen allerdings konkreter. Er hatte betont, dass Zürich seinen Rheinhafen bekommen müsste. Anlässlich der

Einweihung des Breisacher Stauwehrs nannte er als möglichen Schlusspunkt Eglisau.¹ Es ist jedoch anzunehmen, dass Seebohm dies aufgrund der bereits in der innerschweizerischen Diskussion bekannten Varianten beispielhaft erwähnt hatte; eine konkrete Einflussnahme von deutscher Seite in dieser Frage war in jedem Falle ausgeschlossen.

14 Die Berichte des Schweizerischen Bundesrats

14.1 Der Bericht des Bundesrats vom 02. März 1956

Noch bevor in der Bundesrepublik Deutschland die beiden anerkannten Wissenschaftler Alfons Schmitt und Walther Lambert mit der Erstellung ihrer volks- und verkehrswirtschaftlichen Gutachten beauftragt worden waren, hatte der Schweizerische Bundesrat nach Aufforderung durch den Ständerat (Postulat vom 17. März 1950) und den Nationalrat (Postulat vom 29. März 1950) schon in den frühen fünfziger Jahren entsprechende Untersuchungen durchführen und die Ergebnisse 1956 in Form eines Berichts der Bundesversammlung zur parlamentarischen Beratung vorlegen lassen.²

In technischer Hinsicht war der Bundesrat bei seinen Ausführungen von einem zweischleusigen Ausbau zwischen Rheinfelden und Eglisau ausgegangen, um den für das Hochrheingebiet selbst, die innere Schweiz (Aareschiffahrt) und Österreich prognostizierten Verkehr bewältigen zu können. Ohne Berücksichtigung des für Österreich gedachten Verkehrsaufkommens hätte laut Bericht der Bau von lediglich einer Schleuse pro Staustufe ausgereicht.³ Für das schweizerische Einzugsgebiet wurde ein geschätztes jährliches Transportvolumen von 1,1 - 1,5 Mio. Tonnen (Bergverkehr: 1,05 - 1,4 Mio. Tonnen; Talverkehr: 0,05 - 0,1 Mio. Tonnen) veranschlagt, wobei aber nur ein Viertel dieses Güterumschlags auf die Häfen oberhalb von Eglisau (Schaffhausen und Bodenseehäfen) entfiel, die für die Bedienung der Ostschweiz in erster Linie in

¹ Kohlhaas, Entscheidung über letzte Werte ..., S. 212. Vgl.: BAR: E 8170 (D), Bd. 175 (Korrespondenzen 1959/60), Bundesminister Dr. Seebohm zur Hochrheinschiffahrt (Auszug aus seiner Rede zur Einweihung des Kulturwehres Breisach am 21. Juni 1965), S. 1.

² Bericht des Bundesrates ... (1956), S. 1.

³ Ebd., S. 41.

Frage kämen.¹ Die pro Jahr entstehenden Kosten wurden alternativ für eine 10-, 20-, 30-, 40- und 50-prozentige Beteiligung der Schweiz an den Gesamtkosten berechnet. Unter der günstigsten Annahme (10 Prozent) beliefen sich die jährlichen Kosten auf 1,63 Mio. CHF, im Falle einer 50-prozentigen Beteiligung ging man 6,92 Mio. CHF pro Jahr aus. Die durch die Wasserstraße unmittelbar zu erzielende privatwirtschaftliche Frachtersparnis wurde auf 9,3 Mio. CHF pro Jahr geschätzt.²

Unter den Befürwortern der Hochrheinschifffahrt waren diese Berechnungen des Bundesrats mehrheitlich auf sehr positive Resonanz gestoßen. Sie fühlten sich im Wesentlichen in ihren eigenen Berechnungen bestätigt und prognostizierten basierend auf der Differenz zwischen den jährlichen Frachtersparnissen und Kosten einen gesamtwirtschaftlichen Überschuss in Höhe von 5 - 9 Mio. CHF.³ Entgegen dieser weitergehenden Interpretation der Befürworter betonte der Bundesrat in seinem Bericht jedoch, dass die beiden genannten Erfolgsgrößen nicht unmittelbar miteinander verglichen werden könnten, da es sich im einen Falle um konkret kalkulierbare betriebswirtschaftliche Kosten des Ausbaus handelte, auf der anderen Seite hingegen um der Höhe nach ungewisse Frachtersparnisse. Somit war es mehr als fraglich, ob die Differenz aus beiden Größen im Falle des Überwiegens der Frachtersparnisse überhaupt als volkswirtschaftlicher Vorteil des Hochrheinausbaus hätte gewertet werden können. Tatsächlich waren es auch nicht die direkt entstehenden Frachtersparnisse, die es den Kosten gegenüberzustellen galt, sondern der in Zahlen ausgedrückte Wert der erhofften wirtschaftlichen Belebung bei Industrie, Handel und Gewerbe im Einzugsgebiet.⁴ Über das Ausmaß einer solchen Entwicklung hätte sich aber ebenso nur spekulieren lassen. Einer dem Bericht zugrunde liegenden Untersuchung der Handelshochschule St. Gallen zufolge wären nur für einige vereinzelte Industriezweige eindeutig positive Auswirkungen der Hochrheinschifffahrt zu erwarten. In den meisten Fällen wären die Frachteinsparungen hingegen kaum von Bedeutung. Sie bewirkten lediglich eine Reduktion der betrieblichen Selbstkosten von bis zu einem Prozent. Bei materialintensiven Industrien hätte der Prozentsatz möglicherweise etwas höher

¹ Ebd., S. 37.

² Ebd., S. 42/43.

³ Leuenberger, Der bundesrätliche Bericht ..., S. 1/2.

⁴ Bericht des Bundesrates ... (1956), S. 44.

gelegen. Eine Kostenreduktion von lediglich einem Prozent hätte sich allerdings nur mäßig wenn überhaupt auf das allgemeine Preisniveau der Wirtschaft niedergeschlagen. Somit blieb es auch fraglich, ob eventuelle Kostenvorteile in Form spürbarer Preisnachlässe überhaupt an die Konsumenten weiter gegeben werden konnten. Der Bundesrat hatte unter dem Eindruck der genannten Untersuchung und getragen von der Einsicht, dass in quantitativer Hinsicht keine auch nur annähernd exakten Aussagen getroffen werden könnten, von einer abschließenden Beurteilung dieser Frage Abstand genommen.¹

Im Hinblick auf eine für die Zukunft erforderliche Entlastung des Schienenverkehrs hatte der Bundesrat die Hochrheinschifffahrt nicht unbedingt für erforderlich erachtet, schließlich müsste der Bahnverkehr auch nach Fertigstellung der Wasserstraße weiterhin seiner Leistung als Verkehrsträger in vollem Maße gerecht werden. Dies umso mehr, als die Schifffahrt stärker als die Bahn von natürlichen Störfaktoren abhängig wäre und damit deren möglicher witterungsbedingter Ausfall den alternativen Transport zu Lande gegebenenfalls erforderlich machte.² Die immer wieder von den Schifffahrtsbefürwortern angesprochene Verkehrsungunst der Ostschweiz war dem Bundesrat als solche nicht eindeutig nachvollziehbar. Zwar befand sich der östliche Landesteil auch aus seiner Sicht unbestritten in Randlage zu den wirtschaftlichen Zentren der restlichen Schweiz und den Basler Häfen. Zudem verliefen die Verkehrsströme erkennbar einseitig von Norden nach Süden. Insgesamt galt die Ostschweiz aber als verkehrsmäßig sehr gut erschossen, teilweise sogar besser als die zentraler gelegenen Wirtschaftsräume. Sie verfügte über ein dichtes Straßen- und Schienennetz, das zudem gute Verbindungen zu anderen Teilen der Schweiz ermöglichte. Nach Ansicht des Bundesrats reichte der schon vorhandene Verkehrsapparat der Ostschweiz vollkommen zur Bewältigung der dortigen Transportbedürfnisse aus, selbst dann, wenn eine außerordentlich starke wirtschaftliche Entwicklung eintreten würde.³ Hinzu kam, dass bei den Schweizerischen Bundesbahnen wegen deren hohen Fixkosten aufgrund ihres gewaltigen Anlagevermögens im Falle der Realisierung des Hochrheinausbaus kaum mit irgendwelchen Einsparungen zu rechnen wäre. Zudem verursachten die

¹ Ebd., S. 63.

² Ebd., S. 45. Neben Vereisung im Winter war unter anderem auch an kritische Hoch- und Tiefwasserstände zu denken, die eine Befahrung unmöglich gemacht hätten.

³ Vgl.: Ebd., S. 58.

durch die Schifffahrt bewirkten Transportausfälle bei den Bahnen (Güterabwanderung) einen hohen gesamtwirtschaftlichen Schaden, den die öffentliche Hand tragen müsste.¹ Mit der konkreten Umsetzung des Projekts der Schiffbarmachung des Hochrheins ginge somit also stets die Gefahr einher, dass die erhofften volkswirtschaftlichen Vorteile von weit größeren Nachteilen überkompensiert würden. Gewiss sprach der Bundesrat von der Möglichkeit einer dauerhaften Standortaufwertung der Ostschweiz. Gleichzeitig betonte er aber auch, dass sich eine solche wirtschaftliche Belebung nicht schlagartig, sondern nur sehr langsam vollziehen würde. Bei dieser Einschätzung bezog sich der Bundesrat auf Untersuchungen der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung, denen zufolge mit einer Zeitspanne von 30 bis 50 Jahren gerechnet werden musste. Mittel- wie kurzfristig wäre auf jeden Fall auch mit erheblichen Frachtausfällen bei den Schweizerischen Bundesbahnen zu rechnen.²

Nach Auffassung der Regierung verfügte das potentielle schweizerische Einzugsgebiet der Hochrheinschifffahrt grundsätzlich über sehr günstige Voraussetzungen für eine industrielle Entwicklung. Zu nennen wären hierbei die Bereitschaft der Bevölkerung zur weiteren Industrialisierung, ein sicherer Bestand an qualifizierten Arbeitskräften, ein aktives Unternehmertum sowie günstige Kapitalmarktbedingungen. Trotzdem kam der Bundesrat zu der Erkenntnis, dass entgegen aller Wunschvorstellungen der Befürworter tendenziell nicht die arbeitsintensiven Unternehmen der Ostschweiz in den Genuss der prognostizierten Frachtersparnisse gelangen würden, sondern eher die im westlichen Teil des Einzugsgebiets gelegenen rohstoff- und kapitalintensiven Betriebe. Die dortige Massengüterverarbeitung hätte am ehesten Aussichten auf eine Weiterentwicklung. In den Industriebetrieben der Ostschweiz wäre lediglich mit einer Stabilisierung des Kostengefüges zu rechnen. Überhaupt bedürften künftige Industrieneugründungen im Zuge der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung der Schweiz nicht unbedingt der Hochrheinschifffahrt als Katalysator. Sie würde diese Entwicklung allenfalls in einem gewissen Rahmen unterstützen können, ein entscheidender Impuls oder gar eine „Initialzündung“ hierzu wäre sie aber mit Sicherheit nicht. Ohnehin war man skeptisch, ob eine durch die geplante Wasserstraße verbesserte Verkehrsgunst im Einzugsgebiet für Unternehmen als

¹ Vgl.: Ebd., S. 46, 48.

² Vgl.: Ebd., S. 48, 59/60, 72.

Anreiz für eine Standortverlagerung genügte, zumal mit einer solchen stets auch das Risiko der Aufgabe bisheriger guter Geschäftsbeziehungen einher ginge.¹

Während die wirtschaftliche Seite des Projekts also eher auf Skepsis seitens des Bundesrats stieß, schienen die Fragen des Natur-, Landschafts- und Gewässerschutzes offensichtlich keine so großen Bedenken bei der Regierung hervorgerufen zu haben. Sie hatte lediglich zur Vermeidung unnötiger und vermeidbarer Eingriffe in die Natur gemahnt. Die an der Erhaltung der Landschaften interessierten Heimatschutzorganisationen sollten zudem in die Projektierungen in der Weise einbezogen werden, als sie weitgehende Einsicht in die Baupläne erhielten und lokale Besichtigungen, etwa bei Rheinau, dem Rheinflall und bei der Stadt Schaffhausen, durchführen könnten. Schon 1942 hatten die kantonale Züricher und die Eidgenössische Heimatschutzkommission die Möglichkeit erhalten, die Projektierungen für die Staustufe „Rheinflall“ und die Rheinflallumgehung eingehend zu studieren. Was die mögliche Beeinträchtigung der Wasserqualität und Gefährdung der Trinkwasserversorgung anbelangte, hatte der Schweizerische Bundesrat die Äußerungen der Kantonsregierungen von St. Gallen und Thurgau kritiklos erwähnt, wonach derartige Befürchtungen unbegründet seien.² Offensichtlich stand eine nachhaltige Schädigung von Natur, Landschaft und Wasserhaushalt auch aus Sicht der Berner Bundesregierung nicht zu befürchten.

In seinem Schlusswort war der Bundesrat zu dem Ergebnis gelangt, dass sich ein Projekt wie das der Schiffbarmachung des Hochrheins nicht abschließend beurteilen ließe. Gleichzeitig fühlte man sich aber sehr wohl weiterhin an die im Vertrag von 1929 eingegangenen Verpflichtungen gebunden. Deshalb sollten sämtliche Maßnahmen unterbleiben, die einer künftigen Realisierung des Projekts im Wege stünden.³

Gegner und Befürworter des Hochrheinprojekts sahen sich durch die Ausführungen des Bundesrats gleichermaßen bestätigt. Für die einen war der Bericht äußerst zurückhaltend bis negativ, für die anderen war er ein eindeutiger Erfolg. In seinem Referat unter dem Titel „Der bundesrätliche Bericht als

¹ Ebd., S. 65-68.

² Vgl.: Ebd., S. 9.

³ Ebd., S. 74-76.

entscheidender Fortschritt“ hatte der damalige Direktor des Kaufmännischen Direktoriums St. Gallen, Leuenberger, den Bericht sogar als einen *bedeutenden Meilenstein* auf dem Weg zur Verwirklichung genannt. Nahezu unverändert seien die in jahrzehntelangen Untersuchungen durchgeführten Berechnungen und Einschätzungen zur Wirtschaftlichkeit der Wasserstraße in dem Bericht so umfassend wie bei keinem anderen Verkehrsprojekt gewürdigt und damit amtlich anerkannt worden.¹ Der Bundesrat habe die Hochrheinschiffahrt als ein wertvolles Mittel zur Standortaufwertung wegen der möglichen Senkung der Frachtkosten erkannt. Die wirtschaftliche Struktur ihres Einflussbereichs, vor allem der Ostschweiz, würde gestärkt und mit der Ansiedelung neuer Industrien weiter an Krisenfestigkeit gewinnen. Die Erkenntnis des Bundesrats, wonach die Hochrheinschiffahrt ein Mittel wäre, gewisse nachteilige Folgen der bisherigen wirtschaftlichen Entwicklung wirksam zu lindern oder gar zu beseitigen, schien nach Leuenbergers Ansicht aber der eigentliche Erfolg des Berichts. Alle weitere Diskussion über Sinn und Unsinn des Projekts würde dadurch hinfällig. Richtigerweise hatte der Bundesrat aber lediglich von der Möglichkeit gesprochen, nicht von der Gewissheit, dass die geplante Wasserstraße die übermäßige Ausbildung des Gegensatzes zwischen den wirtschaftlichen Zentren und der unterstrukturierten Peripheriezonen, den ausgedehnten Pendlerverkehr sowie die eher einseitige, zur Krisenanfälligkeit neigende Wirtschaftsstruktur beseitigen könnte.² Zwar hatte sich der Bundesrat insgesamt in Zurückhaltung geübt. Dies sei aus Leuenbergers Sicht aber nur deshalb geschehen, damit die parlamentarischen Beratungen in der Schweiz selbst sowie die Verhandlungen mit dem Ausland nicht durch eine übereilte Entscheidung vorbelastet würden. Die dieser Haltung zugrundeliegenden Bedenken der Regierung stünden nach Auffassung Leuenbergers eindeutig im Hintergrund. Negativ war aus seiner Sicht jedoch, dass gerade ihre abwartende Haltung von der Öffentlichkeit als deutliches Zeichen der Ablehnung gewertet worden sei. Nach Leuenbergers Meinung habe der Bundesrat diese Position wegen der nicht vorhersehbaren nachteiligen Rückwirkungen der Hochrheinschiffahrt auf die Schweizerischen Bundesbahnen, den Neu- und Umbau weiterer vier Kraftwerke am Hochrhein, den als vordringlich empfundenen Bau und Ausbau der Autobahnen sowie die noch unbekannten Auswirkungen der Atomenergie eingenommen.³ Was die Fragen der

¹ Vgl.: Leuenberger, Der bundesrätliche Bericht ..., S. 1.

² Vgl.: Ebd., S. 2/3.

³ Vgl.: Ebd., S. 4.

Zukunft der Bahn anbelangte, vertrat Leuenberger die Ansicht, dass beim Ausbau des Straßennetzes schließlich auch niemand nach dem betriebswirtschaftlichen Schaden für die Schweizerische Bundesbahn gefragt habe. Autobahnbau und Hochrheinschiffahrt sollten beide durchgeführt werden. Allerdings wären die Autobahnen nicht in der Lage, die Schifffahrt zu ersetzen. Für die Ostschweiz wäre die Wasserstraße transporttechnisch also langfristig wichtiger und mit vergleichsweise weniger Kosten verbunden. Die Frage nach der Priorität, ob „Autobahn oder Schifffahrt“, beantwortete Leuenberger, offenbar unter Anspielung auf die älteren Pläne zur Schiffbarmachung des Hochrheins, mit dem Hinweis auf das *Erstgeburtsrecht* der Hochrheinschiffahrt.¹ In gleicher Weise wie Leuenberger hatte auch der Konstanzer Rheinschiffahrtsverband den Bericht des Bundesrats als überaus positiv empfunden. Die Regierung in Bern habe den wirtschaftlichen Nutzen des Projekts eindeutig erkannt und dafür jeden erdenklichen Nachweis erbracht.²

Ob der Bericht des Bundesrats allerdings wirklich ein so entscheidender Fortschritt in der Hochrheinfrage war, wie die Befürworter gerne behaupteten, scheint nach den vorangegangenen Ausführungen mehr als zweifelhaft. Die negativen Aspekte überwogen die positiven und ähnelten sehr derjenigen Kritik, die von den deutschen Wissenschaftlern Schmitt und Lambert nur wenige Jahre später in deren als negativ bezeichneten Gutachten hervorgebracht wurde. Sicherlich war auch der Bericht des Bundesrats von 1956 nach seiner Veröffentlichung intensiv diskutiert und kritisiert worden. Diese Kritik war im Vergleich zu derjenigen nach Bekanntwerden der beiden deutschen Gutachten aber eher verhalten. Selbst die auf den Gutachten Schmitts und Lamberts aufbauende Denkschrift der Baden-Württembergischen Landesregierung und letztlich sogar der Bericht des Schweizerischen Bundesrats an die Bundesversammlung von 1965 hatten deutlich heftigere Diskussionen nach sich gezogen. All das war aber 1956 nicht bzw. nicht in dem gleichen Ausmaß der Fall. Weshalb dies so war, kann nur vermutet werden. Denkbar wäre beispielsweise, dass sich die schweizerischen Schifffahrtsbefürworter Mitte der fünfziger Jahre einer gewissen Fürsprache seitens der Politik in ihrem Land derart sicher waren, dass sie sich in der Debatte um die Hochrheinschiffahrt in einer besonders starken

¹ Vgl.: Ebd., S. 6/8.

² Vgl.: Rheinschiffahrtsverband Konstanz e.V. (Hrsg.): Bericht über das Geschäftsjahr 1955, Konstanz 1956, S. 6.

Stellung glaubten. Äußerungen verantwortlicher Politiker hatten den Befürwortern in der Vergangenheit sicherlich oft neuen Auftrieb gegeben. Außerdem nannte der Bericht durchaus einige, wenn auch nur wenige, positive Gesichtspunkte. Weitere Aussagen der Regierung konnten gewiss auch positiv interpretiert werden. Hinzu kam die im Schlusswort bewusst neutral gehaltene Formulierung. Der Bundesrat hatte nämlich vermieden, einer endgültigen Entscheidung über die Schiffbarmachung des Hochrheins durch Stände- und Nationalrat sowie einer Volksabstimmung vorzugreifen. Und genau darin wird der grundlegende Unterschied zu den Gutachten Schmitts und Lamberts sowie zu der Denkschrift der baden-württembergischen Landesregierung erkennbar. Die genannten Schriften hatten es nämlich nicht nur bei einer bloßen Problematisierung und einer offenen Gegenüberstellung von Pro- und Contrapunkten belassen, sondern es waren auch konkrete Stellungnahmen als Schlussfolgerung daraus abgeleitet worden. Hierfür hatte man von Seiten der Befürworter zum Teil massive Kritik einstecken müssen. Mit seiner abwartenden Haltung hatte der Bundesrat aber Befürwortern wie Gegnern ausreichend Raum für Spekulationen gegeben. Insofern konnte jeder für sich gewisse Hoffnung auf den Bericht und seine Folgen setzen. Damit begründet sich auch die Auffassung Leuenbergers, der, wie gesehen, von einem *entscheidenden Fortschritt der Hochrheinschifffahrt* gesprochen hatte. *Absolut positiv* erschien der Bericht auch dem Nordostschweizerischen Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee. Die vom Bundesrat erwähnte Rücksichtnahme auf die noch ausstehenden Beratungen von Stände- und Nationalrat erschienen der Verbandsleitung offenbar so ausreichend, dass jede aufkommende Skepsis an dem Bericht und an dem Projekt selbst als *falsch* abgetan werden konnte.¹ Der Bundesrat war also jeglicher unangenehmer Konfrontation geschickt aus dem Weg gegangen. Da früher oder später aber eine konkrete Entscheidung gefällt werden musste, war eine entsprechende Auseinandersetzung bereits vorprogrammiert.

Der Bericht war noch im Verlauf des Jahres 1953 den Kantonsregierungen in einem „Vernehmlassungsverfahren“ zur Stellungnahme vorgelegt worden. Diese sollten sich insbesondere auch zu der Frage äußern, inwiefern sie zu einer Kostenbeteiligung an dem Ausbauprojekt bereit wären. Die dabei vertretenen

¹ Die Hochrheinschifffahrt vom Bundesrat anerkannt, S. 195.

Positionen sollen in den Kapiteln 15.1 und 16.2 der vorliegenden Arbeit dargestellt werden.

Der Ständerat hatte am 21. Juni 1956 mit 24 : 0 Stimmen von dem Bericht Kenntnis genommen, nachdem die vorberatende „Ständerätliche Kommission“ am 26. und 27. April dies einstimmig empfohlen hatte. Im folgenden Jahr befürwortete sodann die vorberatende „Nationalrätliche Kommission“ die Untersuchung mit 15 : 4 Stimmen. Der Nationalrat, der sich am 05. und 06. März 1957 mit dem Bericht befasste, stimmte diesem mit einer Mehrheit von 114 : 26 Stimmen zu.¹ Im Zusammenhang mit der Schlussabstimmung im Nationalrat war auch einem Antrag des Abgeordneten Obrecht (Solothurn) stattgegeben worden, wonach der Bundesrat ersucht werden sollte, Stände- und Nationalrat einen weiteren Bericht vorzulegen. Dieser sollte über den Ausbau des Hochrheins zur Schifffahrtsstraße hinaus zu den technischen, rechtlichen, verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Fragen aller schweizerischen Schifffahrtsprojekte Stellung nehmen. Genauer ging es dabei um die Schiffbarmachung der Aare von ihrer Mündung in den Rhein bis zum Neuenburger See und dem Murtensee, um die Fortführung der Rhône-Schifffahrt über Genf hinaus bis in den Genfersee, die Verbindung des Genfersees mit dem Neuenburgersee zur Vervollständigung der sog. „Transhelvetischen Verbindung“ sowie um den Anschluss des Tessins (Langensee) über die Po-Schifffahrt an die Adria. Ferner sollte der Bundesrat, nachdem er bereits 1950 Limmat, Linth und Glatt aus dem Verzeichnis der schiffbaren oder noch schiffbar zu machenden Gewässerstrecken hatte streichen lassen, über weitere geplante Streichungen Auskunft geben.² Besagter Bericht konnte im Verlauf des Jahres 1965 vorgelegt werden.

¹ Vgl.: Rheinschifffahrtsverband Konstanz e.V. (Hrsg.): Bericht über das Geschäftsjahr 1956, Konstanz 1957, S. 3. Vgl. auch: Der Nationalrat nimmt zustimmend Kenntnis ..., S. 82. Vgl. auch: Die Hochrheinschifffahrt vom Bundesrat anerkannt, S. 196.

² Vgl.: Aus der nationalrätlichen Debatte ..., S. 175.

14.2 Der Bericht des Bundesrats vom 11. Mai 1965

Nachdem der Nationalrat den Bericht des Bundesrats von 1956 beraten hatte, war in der Schlussitzung am 06. März 1957 die Bundesregierung ersucht worden, sich in einem weiteren Bericht zu den technischen, rechtlichen, verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Fragen der schweizerischen Schifffahrtsprojekte insgesamt zu äussern. Über das Projekt der Hochrheinschifffahrt hinaus sollten nunmehr also auch die Schifffahrtsverbindung Adria-Langensee, d.h. die Anbindung des Tessins an die Po-Schifffahrt und die Schiffbarmachung der Aare thematisiert werden. Da der Bundesrat schon 1950 die Flüsse Linth, Limmat und Glatt aus dem Verzeichnis der schiffbaren oder noch schiffbar zu machenden Gewässerstrecken gestrichen hatte, wurde die Regierung außerdem beauftragt, die Bundesversammlung (Stände- und Nationalrat) über weitere vorgesehene Streichungen zu informieren.¹ Aufgrund dieser vom Nationalrat gestellten Forderungen hatte das Eidgenössische Wasser- und Energiewirtschaftsdepartement eine Untersuchungskommission – nach deren Präsidenten Rittmann als „Kommission Rittmann“ bezeichnet – berufen. Diese hatte sich im Besonderen mit den Fragen der Schifffahrtsverbindung Adria-Langensee sowie mit der Schiffbarmachung der Aare zu befassen. Zur Untersuchung des Zusammenhanges zwischen den Binnenschifffahrtsprojekten und der drohenden allgemeinen Überlastung des schweizerischen Verkehrsapparates war 1963 zusätzlich eine weitere Kommission bestellt worden. Im Mittelpunkt der Arbeit dieses Gremiums stand die Frage, inwiefern die genannten Schifffahrtsprojekte geeignet wären, einen Beitrag zur Entlastung des bereits bestehenden Straßen- und Schienennetzes der Schweiz und der Basler Rheinhäfen zu leisten und in welcher Höhe dadurch Einsparungen für das gesamte Verkehrswesen des Landes denkbar seien. Zwar zählte es nicht explizit zu den Aufgaben des Bundesrats, auch über die Berührungspunkte der Projekte zum Natur-, Landschafts- und Gewässerschutz sowie zur Landesplanung Stellung zu nehmen. Wegen des erkennbaren Interesses der Öffentlichkeit an diesen Fragen hatte er sich hierzu aber dennoch geäußert.²

¹ Bericht des Bundesrates ... (1965), S. 1.

² Ebd., S.3/4.

In Bezug auf die Anbindung des Langensees an die Adria war der Bundesrat in seinem auf den Ergebnissen der Kommission Rittmann beruhenden Bericht zu der Auffassung gelangt, dass keine erheblichen Frachtkosteneinsparungen erwartet werden könnten. Weder im positiven noch im negativen Sinne würde sich dieses Projekt auf die bestehenden Verkehrsträger auswirken. Bahn- und Schiffs-transporte würden kaum tangiert, das Verkehrsnetz ebenso wenig entlastet. Auch wären für eine positive wirtschaftliche Entwicklung keine erkennbaren Impulse durch die Wasserverbindung zu erwarten. Das kriegswirtschaftliche Argument, so viele *Eingangstore* wie möglich offen zu halten, wäre bei Gegenüberstellung der finanziellen Belastungen in Friedenszeiten ein zu schwaches Argument. Der Bundesrat kam daher zu dem Schluss, dass das Adria-Langensee-Projekt nicht mehr gerechtfertigt wäre, aus verkehrs- und gesamtwirtschaftlichen Gründen nicht verantwortet werden könnte und damit selbst auf lange Sicht keine Chance auf Verwirklichung hätte.¹

Während die Adria-Langensee-Verbindung völlig unabhängig von den anderen schweizerischen Binnenschifffahrtsprojekten geplant werden konnte, war Sein oder Nichtsein der Aareschiffahrt eng an die Verwirklichung der Hochrhein-wasserstraße bis Waldshut/Koblenz gebunden. Drei der erforderlichen fünf Rheinkraftwerke oberhalb von Basel waren anfangs der sechziger Jahre bereits vorhanden (Ryburg-Schwörstadt, Laufenburg, Albbruck-Dogern). Das Kraftwerk Säkingen befand sich im Bau und sollte bis 1966 fertiggestellt sein. Für Rheinfelden war schon seit längerem ein Ersatz für das aus dem Jahre 1898 stammende alte Kraftübertragungswerk geplant. Wegen finanzieller und administrativer Abstimmungsprobleme bei den Konzessionierungsverhandlungen konnte auch mittelfristig noch nicht mit einem Neubau gerechnet werden. Insofern stellte diese Staustufe für die Verwirklichung des Hochrhein- und des Aareschifffahrtsprojekts ein immenses Problem dar. Was die Frage des etwaigen Endhafens der Aareschifffahrtsstraße anbelangte, wurden vom Kanton Aargau die Alternativen Brugg und Klingnau untersucht. In Zürich hingegen plädierte man für die Varianten Weiach und Eglisau.²

¹ Ebd., S. 37/38.

² Vgl.: Ebd., S. 38/39, 48.

Die an einer zukünftigen Aareschiffahrt in besonderem Maße teilhabenden Kantone Aargau und Solothurn galten bereits als hochindustrialisiert. Der Bundesrat vertrat daher die Meinung, Frachtersparnisse würden sich dort nur gering zu Gunsten der Industrie auswirken, da keine spürbare Senkung der Selbstkosten zu erwarten wäre. Standortpolitisch hätte die Aareschiffahrt für die betroffenen Unternehmen kaum eine Bedeutung. Gewisse Vorteile könnten sich lediglich die in unmittelbarer Nähe zu den geplanten Hafenanlagen gelegenen Industrien versprechen. Somit würden aber diejenigen Industriezonen durch die Wasserstraße einseitig begünstigt, die ohnehin als hochindustrialisiert galten. Auch bei den Unternehmern selbst konnte keine allgemeine positive Grundstimmung zu Gunsten des Schifffahrtsprojekts ausgemacht werden. Abschließend hatte der Bundesrat in seinem Bericht daher bemerkt, dass der gesamtwirtschaftlich zu erzielende Nutzen wohl kaum für eine Kompensation der Ausbaukosten ausreichen würde. Entstände demgegenüber aber ein Defizit, müsste dieses letztlich von der öffentlichen Hand übernommen werden. Weitere Entwicklungen in der europäischen Binnenschiffahrt hatten zudem immer stärker den Gedanken von der Schiffbarmachung der Aare antiquiert erscheinen lassen. Denn mittlerweile hatte Frankreich seine Pläne zu einer Rhein-Rhône-Verbindung über ausschließlich französisches Gebiet derart konkretisiert, dass eine „Transhelvetische“ Verbindung unter Nutzung der Rhône oberhalb von Lyon, der Juraseen und schließlich der Aare selbst keinen Sinn mehr machte und der Bundesrat von sich aus das Projekt als *nicht verwirklichungswert* klassifizierte.¹

Im Hinblick auf den Gewässerschutz vertrat der Bundesrat die Auffassung, dass der größte Teil der Verschmutzung auf die permanente Einleitung privater häuslicher, gewerblicher und industrieller Abwässer zurückzuführen sei. Hinzu käme die unsachgemäße Lagerung und Entsorgung vor allem flüssiger Stoffe wie Öl, Benzin und dergleichen. Der Anteil der Schifffahrt hingegen wäre nur gering. Kritik von Seiten der Fischerei, wonach die Schleusen mit ihren Vorhäfen den Lebensraum der Fische, insbesondere der Wanderfische, massiv behinderten, wurde zurückgewiesen. Der Bundesrat vertrat demgegenüber eher noch die Meinung, dass das Wanderverhalten diverser Fischarten durch die geschaffenen Stauhaltungen begünstigt würde.²

¹ Vgl.: Ebd., S. 79–82, 98–100.

² Vgl.: Ebd., S. 90–93.

Offen blieb bislang die Frage nach den Auswirkungen der Schifffahrtsprojekte auf das Verkehrswesen der Schweiz insgesamt. Die vom Bundesrat 1963 eigens zur Untersuchung der möglichen Entlastungen für den Verkehrsapparat der Schweiz eingesetzte Kommission war im Rahmen ihrer Arbeit von vier grundlegenden Alternativmodellen ausgegangen. Konkret handelte es sich einmal im „Planungsfall AR“ um den Ausbau des Hochrheins bis in den Bodensee sowie der Aare bis in die westschweizerischen Juraseen. Neben dieser umfassendsten Ausbauvariante wurde der Fall eines Vollausbaus des Rheins oberhalb von Basel bis in den Bodensee unter vollständigem Verzicht auf die Schiffbarmachung der Aare thematisiert („Planungsfall R“). Wohl unter dem Eindruck der seit den frühen sechziger Jahren vor allem in Baden-Württemberg geführten Diskussion um einen Teilausbau bis Waldshut waren außerdem der Ausbau des Hochrheins bis zur Aaremündung (Klingnau) und der weitere Ausbau der Aare bis in die Juraseen („Planungsfall A“) sowie als „kleinste“ Möglichkeit die ausschließliche Schiffbarmachung des Rheins bis Klingnau unter Aufgabe der Aareschifffahrt („Planungsfall K“) untersucht worden.¹ Ausgehend von den Preisen des Jahres 1963 sei im „Planungsfall AR“ mit einem Investitionsvolumen von 820 – 870 Mio. CHF und im Fall „A“ von 700 – 750 Mio. CHF zu rechnen gewesen. Der Vollausbau des Hochrheins bis zum Bodensee (Variante „R“) verursachte einen Gesamtaufwand von 330 – 360 Mio. CHF, „Planungsfall K“ (nur Hochrhein bis Waldshut/Koblenz) hingegen lediglich 200 – 230 Mio. CHF.²

In Gleichklang zu dem Beschluss des Baden-Württembergischen Landtags vom 24. Oktober 1963 vertrat der Bundesrat die Meinung, dass hinsichtlich des Streckenabschnitts zwischen der Aaremündung und dem Bodensee auch in der Schweiz noch eine Vielzahl offener Fragen geklärt werden müssten. Dies sei jedoch in erster Linie die Angelegenheit der Kantone. Während sich der Bundesrat bezüglich der oberhalb von Waldshut/Koblenz gelegenen Strecke zu einer konkreteren Aussage nicht im Stande gesehen hatte, konnte er für den Ausbau des Rheins zwischen Rheinfeldern und dem Raum Aaremündung immerhin einen vagen Zeithorizont von etwa 15 – 17 Jahren nennen. Mit der Fertigstellung der Hochrheinwasserstraße sei demgemäß also frühestens um 1980 zu rechnen gewesen.³

¹ Vgl.: Ebd., S. 105.

² Vgl.: Ebd., S. 152.

³ Vgl.: Ebd., S. 102/103.

Die Frage, ob für die schweizerischen Wasserstraßen eine generelle Abgabefreiheit gelten sollte oder nicht, war nach Ansicht der Berner Regierung, entgegen der Meinung aller Schifffahrtsbefürworter in der Schweiz, noch vollkommen offen.¹ Unter der Annahme eines eigenwirtschaftlichen Betriebs der Hochrheinschifffahrt, d.h. bei Abgabenerhebung, hätte man im Konkurrenzkampf mit der Bahn kaum bestehen können und damit folglich auch keine Entlastung des bestehenden Verkehrsnetzes erreicht. Doch selbst bei Unterstellung der Abgabefreiheit, d.h. wenn die Wegekosten komplett von der öffentlichen Hand getragen worden wären, hätte sich nur eine äußerst geringe Verkehrsentslastung unter gleichzeitig erheblichem Kostenaufwand eingestellt. Ergänzungs- und Erweiterungsbauten bei den Bahnen wären schließlich auch in Zukunft unumgänglich. Die Verwirklichung der Binnenschifffahrtsprojekte könnte somit allenfalls einen gewissen zeitlichen Aufschub derartiger Investitionen bewirken, niemals aber den vollständigen Verzicht. Was den Straßenverkehr anbelangte, wurden dort ebenfalls keine nennenswerten Entlastungen für möglich gehalten. Der Grund lag in den vergleichsweise eher unbedeutenden Gütermengen, die auf den Straßen von und zu den Basler Häfen transportiert würden. Eine Entlastung der Basler Häfen selbst schien aus Sicht des Bundesrats auf absehbare Zeit überhaupt nicht erforderlich. Selbst wenn die Lager- und Umschlagskapazitäten tatsächlich eines Tages an ihre Grenzen stießen, könnte man auf dem weiter stromaufwärts gelegenen Gebiet des Kantons Basel-Landschaft immer noch weitere Umschlagsstellen errichten.²

Dieser nach außen hin mehr als negative, ja in Bezug auf die anderen schweizerischen Schifffahrtsprojekte geradezu vernichtend wirkende Bericht war nach seiner Veröffentlichung sehr rasch ins Kreuzfeuer der Kritik geraten. Denn trotz aller Negativaussagen hatte man sich auf Befürworterseite immerhin die Andeutung des Wunsches nach weiterer Verfolgung des Hochrheinschifffahrtsprojekts durch den Bundesrat versprochen. Die Regierung kam nicht umhin, sich konkret zu dieser Frage zu äußern. Eine zurückhaltend neutrale Haltung, wie diese noch 1956 möglich war, konnte sie sich diesmal nicht mehr leisten. Denn die allgemeine Diskussion um das Schifffahrtsprojekt hatte sich seit dem früheren Bericht dahingehend verändert, als die Gegner der Hochrheinschifffahrt durch die

¹ Ebd., S. 104.

² Vgl.: Ebd., S. 151/152.

negativen volks- und verkehrswirtschaftlichen Gutachten von Alfons Schmitt und Walther Lambert besonderen Auftrieb erhalten hatten. Das noch Mitte der fünfziger Jahre bei den Befürwortern wahrzunehmende Gefühl der Sicherheit war unter dem Eindruck dieser Expertenschriften zwischenzeitlich dahingeschwunden.

In den politischen Kreisen der Schweiz war man sich durchaus bewusst, dass dieser Bericht nicht nur im Innern, sondern auch in Deutschland entsprechende Auswirkungen nach sich ziehen könnte. Anlässlich seiner Ansprache zur Einweihung des Kulturwehres bei Breisach am 21. Juni 1965 folgte Bundesverkehrsminister Seebohm, die schweizerischen Untersuchungen ließen nur einen Teilausbau bis Waldshut bzw. bis Eglisau förderungswürdig erscheinen, da die Aspekte des Landschafts- und Gewässerschutzes der Ausbau der oberhalb liegenden Strecke bis zum Bodensee nicht zuließen.¹ Weiter bezugnehmend auf den Bericht des Bundesrats relativierte der Minister aber selbst die Erfolgsaussichten eines Teilausbaus:

„Ob allerdings die Schweiz heute den Hochrhein auch nur bis zur Aare schiffbar zu machen wünscht, scheint z.Z. nach einem Bericht des schweizerischen Bundesrates an die Bundesversammlung vom 11. Mai 1965 weniger aussichtsreich geworden zu sein. Die darin gezogenen Schlussfolgerungen recht umfangreicher Untersuchungen beurteilen die Schifffahrtsprojekte für Hochrhein und Aare in ihrer Wettbewerbsfähigkeit zur schweizerischen Eisenbahn und zur Straße mit großen Vorbehalten.“²

Auch während einer informatorischen Besprechung im Eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft am 01. Juli 1965 mit dem Baden-Württembergischen Ministerialdirigenten Kübler war deutlich geworden, dass die deutsche Seite insbesondere den vierten Teil des Berichts, in welchem die Ausbauprojekte an Hochrhein und Aare sowie die mögliche Überlastung des schweizerischen Verkehrssystems behandelt wurden, als klare Absage des Bundesrats an diese Projekte verstanden hatte. Die in dem Bericht erwähnte Zeitspanne von 15-17 Jahren bis zum Erreichen der Aaremündung gab den deutschen Behörden ebenfalls zu denken. Aus schweizerischer Sicht musste befürchtet werden, dass die zuständigen Gremien in Baden-Württemberg in Hektik geraten und bei der

¹ Vgl.: BAR: E 8170 (D), Bd. 175 (Korrespondenzen 1965), Bundesminister Dr. Seebohm zur Hochrheinschifffahrt (Auszug aus seiner Rede zur Einweihung des Kulturwehres Breisach am 21. Juni 1965), S. 1/2.

² Zit. nach: Ebd., S. 2.

Bundesregierung in Bonn mit dem Wunsch vorstellig werden könnten, der Bundesverkehrsminister solle seinerseits dem Schweizerischen Bundesrat die baldige Aufnahme informatorischer Besprechungen signalisieren. Diese Gefahr schien jedoch gebannt, nachdem es den Vertretern des Eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft gelungen war, die Bedenken Küblers durch entsprechende Erläuterungen zu dem Bericht weitgehend zu entkräften. Eine deutsche Initiative zur Inangriffnahme des Hochrheinausbaus, die die Schweiz unter erheblichen Zugzwang gesetzt hätte, wurde vom Eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft nach den Gesprächen mit Kübler für eher unwahrscheinlich gehalten.¹

Immerhin hatte der Bericht von 1965 einige Bewegung in die allgemeine Diskussion um das Hochrheinschifffahrtsprojekt gebracht. Denn mittlerweile meldeten sich nicht mehr allein die Befürworter zu Wort, sondern auch die Vertreter und Befürworter der anderen Schifffahrtsprojekte, die nunmehr die schweizerischen Binnenschifffahrtspläne in ihrer Gesamtheit bedroht sahen. Kritisiert wurde unter anderem die Zusammensetzung der sog. „Kommission Rittmann“, welche die Grundlagen für den Bericht ausgearbeitet hatte. Dem konnte jedoch entgegengehalten werden, dass die Schifffahrtskreise in der betreffenden Kommission ebenfalls ausreichend vertreten waren. Zudem hatte die Kommission ihre Arbeit über mehrere Jahre hinweg ohne jeden Einspruch geleistet. Es stellte sich also die Frage, weshalb die Befürworter erst jetzt, da der Bericht nun einmal negativ ausgefallen war, ihre Vorwürfe erhoben.²

Kritisiert wurde der Bericht des Bundesrats aber auch von Seiten der Schifffahrtsgegner. Zwar wurde die Tatsache, dass der Bundesrat erstmals zum Natur-, Heimat- und Gewässerschutz Stellung bezogen hatte, begrüßt. Nach ihrer Auffassung hätte er in seinen Schlussfolgerungen aber noch viel weiter gehen sollen. Dies war nicht geschehen, so die Vermutung, weil sich der Bundesrat bei seinen Ausführungen auf die Studien einer Kommission des Schweizerischen Wasser- und Schifffahrtsverbandes stützte, der aus Sicht der Schifffahrtsgegner den Interessen der Befürworter sehr nahe stand. Die zugrunde gelegten

¹ Vgl.: BAR: E 8170 (D), Bd. 175 (Korrespondenzen 1965), Informatorische Besprechung vom 1. Juli 1965 auf dem Eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft mit Herrn Ministerialdirigent Dr. Kübler vom Innenministerium Baden-Württemberg, S. 1/2.

² Thalmann, Hochrheinschiffahrt, Hochrheinlandschaft, S. 1.

Untersuchungen waren aus seiner Sicht viel zu einseitig und in der Tendenz abwiegelnd ausgefallen.¹

14.3 Der ergänzende Bericht des Bundesrats vom 30. Juni 1971

Der negativ ausgefallene Bericht von 1965 war nicht nur bei den Schifffahrtsverbänden und sonstigen Befürwortergruppen der Hochrheinschifffahrt auf Unverständnis gestoßen, sondern rief auch eine starke Opposition vor allem west- und ostschweizerischer Kantonsregierungen hervor. Bereits im August 1965 hatten die Regierungsräte von Freiburg, Genf, Neuenburg, Tessin, Waadt und Wallis in einem gemeinsamen Schreiben an den Bundesrat ihre Enttäuschung deutlich gemacht. Die Berner Kantonsregierung zeigte sich im Oktober desselben Jahres mit den genannten Kantonen solidarisch und äußerte ebenfalls ihre ablehnende Haltung. Im Februar des folgenden Jahres erfolgte eine gleichlautende gemeinsame Erklärung der ostschweizerischen Kantone St. Gallen, Graubünden, Thurgau, Appenzell-Innerrhoden, Appenzell-Außerrhoden und Glarus.²

Diese klare Opposition der Kantone musste sich auch im Ergebnis der vom Ständerat eingesetzten Kommission zur Begutachtung des Berichts zeigen. Diese Kommission verlangte vom Bundesrat die Anfertigung eines zusätzlichen Berichts. In diesem sollte die Bundesregierung, bzw. das in dieser Frage zuständige Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement, zu einem Katalog von 60 Einzelfragen der Ständeratskommission Stellung beziehen. Außerdem wurde eine unabhängige Expertengruppe, bestehend aus den Professoren Bieri (Bolligen), Nydegger (St. Gallen) und Rosset (Neuenburg) bestellt, die die Ergebnisse dieser neuerlichen Untersuchung begutachten und einen separaten, auf eigenen Studien beruhenden Bericht erstellen sollte. Nachdem Mitte Januar 1970 der Bericht des Professorenkollegiums vorgelegt worden war, konnten Ende desselben Monats die Kantonsregierungen in einer „Vernehm-

¹ Vgl.: Ebd.

² Rheinschifffahrtsverband Konstanz e.V. (Hrsg.): Geschäftsbericht 1964/1965, Konstanz 1966, S. 21/22.

lassung“ ihre Positionen äußern. Ende Januar 1971 lagen die letzten Stellungnahmen der Kantone vor.¹

Was die volks- und verkehrswirtschaftlichen Vorteile der Binnenschifffahrtsprojekte anbelangte, so kam der Bundesrat auch in seinem ergänzenden Bericht zu keinem positiven Urteil. Unter Bezugnahme auf ein Gutachten der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung bemerkte er, dass allgemein die Erzielung von Frachtkostenersparnissen jahrzehntelang als besonders wichtiger Standortfaktor für die Wirtschaft gegolten habe. Im Laufe der Zeit hätten sie jedoch insgesamt spürbar an Bedeutung verloren und stünden nunmehr eher im Hintergrund.² Ebenso wies der Bundesrat auf ein Gutachten der Handelshochschule St. Gallen hin, demzufolge eine Standortverlagerung eines Unternehmens stets mit sehr großen Problemen verknüpft wäre. Beispielsweise würden langjährige persönliche Kontakte zum Personal und zur Kundschaft sowie mit Dienstleistungsbetrieben und Behörden zu Gunsten neuer, weniger gut oder gar nicht bekannter Geschäftsverbindungen aufgegeben. Es entstünden außerdem durch die Einarbeitung neuer Arbeitskräfte – zumindest in der Gründungsphase – erhöhte Kosten. Die durch die Nutzung des Verkehrsträgers Schifffahrt erzielbaren Frachtersparnisse wurden von der Handelshochschule als zu gering eingeschätzt, als dass ihretwegen irgendwelche Unternehmen bereit wären, ihren bisherigen Standort aufzugeben.³

In seinem Bericht ging der Bundesrat ferner davon aus, dass selbst im Falle der Schiffbarmachung von Hochrhein und Aare der Schienen- und der Straßenverkehr bei der Bewältigung des Verkehrsaufkommens weiterhin ihre Dominanz behaupten würden. Teilweise müssten die beiden Verkehrsträger sogar als Ausweichalternative dienen, sollte die Binnenschifffahrt einmal infolge gewisser Betriebsstörungen nicht mehr zu regulären Leistungen in der Lage sein.⁴ Überhaupt befand sich die Binnenschifffahrt nach Auffassung des Bundesrats an der Wende der sechziger zu den siebziger Jahren in einer *crise latente et permanente*, d.h. trotz einer absoluten Zunahme des Transportaufkommens ging es dem Binnenschifffahrtsgewerbe an sich schlecht. Zeitweilig leerstehende Lade-

¹ Ergänztender Bericht des Bundesrates ... (1971), S. 1/2, 11.

² Vgl.: Ebd., S. 25.

³ Vgl.: Ebd., S. 57.

⁴ Vgl.: Ebd., S. 96.

und Lagerkapazitäten, teilweise erheblich schwankende Transportvolumina, die Anwendung von Kampftarifen durch konkurrierende Verkehrsträger und nicht zuletzt ständig steigende Betriebskosten seien Indikatoren dieses Zustandes. Hinzu käme die für den klassischen Massenguttransporteur Binnenschifffahrt besonders bedrohliche Abkehr von den festen Brennstoffen (Kohle) hin zu den flüssigen.¹

Der Bundesrat hatte in seinem Zusatzbericht betont, er wolle an seiner schon im ersten Bericht von 1956 eingenommenen Haltung, wonach er sich an seine 1929 eingegangenen Verpflichtungen gebunden fühlte, festhalten.² Dies war immerhin ein positives Signal an die Adresse der Befürworter. Im Unterschied zum Bericht von 1965 versuchte der Bundesrat außerdem, ebenso wie 1956, eine endgültige Entscheidung zu vermeiden. Dennoch konnte nichts über die tendenziell skeptische Einstellung der Regierung gegenüber dem Hochrheinausbau hinwegtäuschen. Die konkrete Inangriffnahme des Ausbaus hielt er wegen anderweitiger dringender Vorhaben des Bundes – genauer den Nationalstraßenbau, den Gewässerschutz und die Förderung der Forschung – *in den nächsten Jahren* schon aus finanziellen Gründen für undurchführbar. Verkehrstechnisch und wirtschaftlich gesehen konnte der Bundesrat dem Hochrheinausbau, selbst wenn er nur bis zur Aarenmündung durchgeführt würde, nicht einmal ansatzweise die Erfordernis abgewinnen.³ Da bezüglich der Finanzierung, des Natur- und Heimatschutzes sowie einer gesamtschweizerischen Verkehrskonzeption jedoch noch etliche Fragen abgeklärt werden müssten, hatte der Bundesrat davon abgesehen, über die Frage, ob diverse Geländebereiche für künftige Wasserbauten freigehalten werden sollten oder nicht, abschließend zu urteilen. Somit befand er sich quasi in einer ähnlich neutralen Position wie schon 1956, jedoch nur in soweit, als es „nur“ um die Frage von Freihaltungen ging, nicht um den konkreten Ausbau selbst.⁴

Auch der Bericht des Professorenkollegiums beinhaltete sowohl positive als auch negative Aspekte. Tendenziell befürworteten die Experten den Hochrheinausbau. Ausgehend von einer Prognose, wonach bis zum Jahr 2000 mit einer Vervierfachung des gesamtschweizerischen Verkehrsvolumens (Basis: alle

¹ Vgl.: Ebd., S. 111/112.

² Vgl.: Ebd., S. 105.

³ Vgl.: Ebd., S. 105.

⁴ Ebd., S. 153.

Verkehrsträger im Jahr 1967) und einer Verdoppelung des in Basel ankommenden Rheinverkehrs (Bergtransport) im selben Zeitraum gerechnet werden müsste, hatten die drei Professoren dem Ballungszentrum Basel eine derartige Verkehrszunahme vorausgesagt, dass der Abtransport der Güter von den Basler Häfen ins Landesinnere mittels des bereits bestehenden Verkehrsnetzes (Bahn, Straße) zwangsläufig zu massiven Engpässen führen müsste.¹ Daher wären hohe Investitionen bei den Bahnen und im Straßenwesen auf jeden Fall unumgänglich. Bis diese jedoch vollständig realisiert wären, müssten im Raum um Basel in der Zwischenzeit längere Wartezeiten aufgrund von Verkehrsstaus in Kauf genommen werden. Die Gegenüberstellung der Kosten dieser Investitionen mit den Kosten der geplanten Hoahrheinwasserstraße hatte ergeben, dass eine Verlängerung der Rheinschiffahrt über Basel hinaus bis in die Nähe der Agglomerationsräume Zürich/Winterthur günstiger und wirtschaftlicher wäre, als die Erweiterung der Basler Hafenkapazitäten.² Relativiert wurde dieses an sich klare Votum für das Hoahrheinprojekt allerdings durch die Anmerkung, dass der Beitrag der Hoahrheinschiffahrt zur Ansiedlung neuer Industriebetriebe im Einzugsgebiet wahrscheinlich nur ein *bescheidener* wäre. Zudem vertraten die Professoren die Ansicht, „(...) daß mit direktem Einsatz der gleich hohen Mittel, zum Beispiel für zins- und amortisationsgünstige Kredite an Unternehmen zum Zweck des Aufbaus von Industrieanlagen und ganz besonders an Gemeinden zur Erschließung von Industrie- und Wohnzonen und zum Ausbau ihrer Infrastruktur überhaupt, wirksamer und gezielter Standorts- und Regionalpolitik getrieben werden kann.“³

Da sich der Bericht des Bundesrats von 1971 im Besonderen der Frage der Entlastung des Verkehrsapparates zugewandt hatte, schien mit den Erkenntnissen des Professorenkollegiums aus Sicht der Schifffahrtsbefürworter ein gewisser Teilerfolg erzielt worden zu sein, hatten die Professoren doch zunächst unbestritten die Hoahrheinschiffahrt als sinnvolle und notwendige Ergänzung des bestehenden Verkehrsapparates zur Verhinderung eines drohenden Verkehrskollaps erkannt. Tatsächlich war ihre Aussage über ihren volkswirtschaftlichen Nutzen komplett negativ ausgefallen. Denn den eigentlichen Sinn der Hoahrheinwasserstraße, nämlich die wirtschaftliche Aufwertung ihres Einzugsbereichs, stellten die Experten grundsätzlich in Frage. Damit war sich das

¹ Vgl.: Ebd., S. 219.

² Ebd., S. 150.

³ Zit. nach: Ebd., S. 220.

Professorenkollegium mit dem Bundesrat sogar einig. War das Professorenkollegium also ursprünglich – wohl aus einem gewissen Misstrauen heraus – als „Quasi-Kontrollorgan“ der Regierung zur Seite gestellt worden, mussten die Schifffahrtsbefürworter bei genauer Betrachtung der Sachlage eigentlich eine Niederlage einstecken. Die von Bieri, Nydegger und Rosset erkannte Notwendigkeit der Hochrheinschifffahrt basierte lediglich auf dem Aspekt der Verkehrsentlastung. Diese Frage hatte für den Bundesrat in der Vergangenheit allerdings nicht so sehr im Vordergrund gestanden wie die des volkswirtschaftlichen Nutzens.

Noch 1971 hatte sich eine Kommission des Ständerats mit den Ergebnissen der neueren Untersuchungen des Eidgenössischen Departements sowie der drei Experten befasst. Bereits im Mai, also noch vor dem eigentlichen Bekanntwerden des ergänzenden Berichts des Bundesrats, hatten die Kommissionsmitglieder mehrere westdeutsche Schifffahrtskanäle bereist, um sich vor allem über die Auswirkungen derartiger Wasserbauten auf Umwelt und Fischerei informieren zu lassen.¹ Im Ständerat selbst war sodann im Rahmen der Debatte um den Bundesrätlichen Bericht von 1971 von dem Freiburger Ratsmitglied Paul Torche eine „Motion“ (schriftlicher Antrag) – im Folgenden „Motion Torche“ genannt – eingebracht worden. Der Bundesrat wurde hiernach ersucht

„... im Hinblick auf eine Gesamtverkehrskonzeption und im Rahmen der für den Umweltschutz notwendigen Maßnahmen folgendes vorzukehren:

- 1. den eidgenössischen Räten innerhalb einer Frist von 2 Jahren den Entwurf eines Bundesgesetzes über die Freihaltung der Wasserstraßen des Hochrheins bis in den Raum der Aaremündung und darüber hinaus bis nach Yverdon vorzulegen;*
- 2. die mit Deutschland aufgenommenen Verhandlungen über die Schiffbarmachung des Hochrheins bis zur Einmündung der Aare ohne Verzug weiterzuführen;*
- 3. die Prüfung der anderen Verbindungen Yverdon-Genf-Rhône, Raum Aaremündung-Bodensee und Adria-Langensee fortzusetzen.“²*

¹ Vgl.: Rheinschifffahrtsverband Konstanz e.V.: Geschäftsbericht 1971/72, S. 8.

² Zit. nach: Generelles Projekt 1976, S. 13.

Diese „Motion“ war am 7. Oktober 1971 vom Ständerat mit 17 : 13 Stimmen angenommen und am 06. März 1973 mit 93 : 76 Stimmen durch den Nationalrat befürwortet worden.¹ Damit wurde nun einerseits deutlich, dass die Frage der Schiffbarmachung des Hochrheins bzw. die entsprechenden Freihaltungsmaßnahmen im größeren Rahmen der Idee einer das gesamte schweizerische Verkehrssystem umfassenden Konzeption („Gesamtverkehrskonzeption“, GVK) gesehen werden musste. Andererseits wurde aber auch eine Haltung des Schweizerischen Bundes erkennbar, wonach dieser nunmehr dieselbe Ansicht vertrat, zu welcher der Baden-Württembergische Landtag schon 1963 gelangt war: Der Hochrheinausbau bis in den Raum der Aaremündung sollte Gegenstand künftiger Verhandlungen sein, während für die Reststrecke bis zum Bodensee noch genauere Untersuchungen stattfinden müssten. War man in der Schweiz mittlerweile zu dieser Erkenntnis gelangt, hatte auf der deutschen Seite mit einem Vorstoß der F.D.P./DVP-Fraktion 1971 und dem darauf folgenden Landtagsbeschluss vom 23. März 1972 der Verfallsprozess des Hochrheinprojekts bereits eine neue Phase erreicht, denn in Baden-Württemberg wurde mittlerweile die völlige Aufgabe des Ausbaus oberhalb von Waldshut angestrebt. Hierauf soll in Kapitel 20 dieser Arbeit im Besonderen eingegangen werden.

¹ Vgl.: Wyss, S. 211.

15 „Kein einzig Volk von Brüdern“² - Kantonale Standpunkte zum Hochrhein- schifffahrtsprojekt

15.1 Zur Sichtweise der Kantone im Rahmen der "Vernehmlassung" von 1953 und der Beratung des Berichts des Bundesrats von 1956 im Nationalrat

Nachdem sowohl der Ständerat am 17. März als auch der Nationalrat am 29. März 1950 den Bundesrat zu einer Stellungnahme über die Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis zum Bodensee mit ihren volks- und verkehrswirtschaftlichen Aspekten ersucht hatten, konnten die Ergebnisse der hiernach erfolgten Untersuchungen in der Gestalt eines Berichts beiden parlamentarischen Kammern zur Beratung vorgelegt werden. Auf den Inhalt dieses Berichts wurde bereits in Kapitel 14.1 dieser Arbeit eingegangen. Zur genaueren Abklärung der Interessenlage der Kantone hatte die Bundesregierung im Jahre 1953 eine Befragung unter den Kantonsregierungen ("Vernehmlassung") durchführen lassen.²

Der Regierungsrat des Kantons Zürich reagierte in seinem Antwortschreiben an den Bundesrat mit Unverständnis über den Vorschlag des Eidgenössischen Wasserwirtschaftsamtes, wonach der Kanton wegen des für ihn durch den Hochrhinausbau zu erwartenden Gütervolumens von etwa 550.000 Tonnen – dies wären 39 Prozent des gesamten prognostizierten Transportaufkommens auf schweizerischer Seite – oder Frachteinsparungen in Höhe von 2,95 Mio. CHF (33 Prozent der insgesamt zu erwartenden Frachtersparnis) einen entsprechend hohen Kostenanteil tragen sollte. Die tatsächlich auf den Kanton entfallenden volkswirtschaftlichen Vorteile wären aus seiner Sicht wesentlich geringer. Die von der Bundesbehörde vorgesehene Kostenaufteilung wurde daher strikt abgelehnt. Ohnehin hatte sich der Regierungsrat unter Berücksichtigung des vorhandenen Datenbestandes zu einer konkreten Aussage über eigene

² In Anlehnung an die Schwurformel der Eidgenossen "Wir wollen sein ein einzig Volk von Brüdern, in keiner Not uns trennen und Gefahr" (Zit. nach: Schiller, S. 46.)

² Die Stellungnahmen der Kantonsregierungen waren im Anhang des Berichts des Bundesrats von 1956 vollständig veröffentlicht worden. Im Original können die Vernehmlassungsunterlagen im Bundesarchiv Bern eingesehen werden. (Vgl.: BAR: E 8100 (B), Bd. 13 (Rheinschiffahrt Basel-Bodensee 1951-1954), Stellungnahmen der Kantonsregierungen.)

Beitragsleistungen außer Stande gesehen. Dies um so mehr, als noch völlig unklar war, nach welchen Grundsätzen eine solche Kostenaufteilung erfolgen würde. Es stand noch nicht einmal fest, welche Kantone für eine Kostenbeteiligung überhaupt herangezogen werden sollten.¹ Zweifel hatte die Kantonsregierung allein schon wegen der vom Wasserwirtschaftsamt angenommenen 25 Prozent schweizerischen Gesamtanteils an den Ausbaukosten. Diese Annahme war aus ihrer Sicht viel zu positiv und musste deshalb schon von vornherein alle folgenden Berechnungen unrealistisch erscheinen lassen. Denn zum einen war schon in früheren Verhandlungen zwischen Deutschland und der Schweiz von einem möglichen Kostenverhältnis von 60 Prozent (Deutschland) und 40 Prozent (Schweiz) gesprochen worden, andererseits hatten selbst die Befürworter des Projekts im positivsten Falle mit einer 40-prozentigen schweizerischen Beteiligung gerechnet.² Die Haltung der Zürcher Kantonsregierung war mehr als skeptisch. Schon im Vorfeld ihrer Stellungnahme hatte sie sich eingehend mit den Gutachten der Vereinigung für Landesplanung und der Handelshochschule St. Gallen zum Hochrheinschifffahrtsprojekt befasst. Beide Expertisen hätten sich, so der Regierungsrat, vorsichtig zurückgehalten. Die Ausführungen des Seminars für Verkehrspolitik der Handelshochschule St. Gallen wären sogar derart negativ, dass der Regierung Zweifel gegenüber den Erwartungen der Schifffahrtbefürworter erwachsen seien. Gewiss hatte der Bundesrat das für den Kanton Zürich bestimmende Problem der fortschreitenden Industriezusammenballung erkannt und seine Unterstützung erklärt. Die Hochrheinschifffahrt hatte die Kantonsregierung in diesem Kontext aber keinesfalls als *lebensnotwendiges Element* aufgefasst. Volkswirtschaftliche Vorteile, wie man sie sich etwa in den Kantonen Thurgau und St. Gallen von der Wasserstraße versprochen hatte, wären nach Zürcher Auffassung nicht oder nicht in demselben Maße zu erwarten. Fraglich war für den Regierungsrat aber ohnehin, ob das deutsche Interesse an dem Schifffahrtsprojekt nicht das eigentlich größere sei. Die Initiative zur weiteren Verfolgung des Projekts sollte daher nicht von der Schweiz, sondern von Deutschland ausgehen.³

¹ Vgl.: Stellungnahme der Kantonsregierung von Zürich zur Schiffbarmachung des Hochrheins, abgedruckt in: Bericht des Bundesrates ... (1956), (S. 81–86), S. 84/85.

² Vgl.: Ebd., S. 84.

³ Vgl.: Ebd., S. 81 - 86.

Eine strikt ablehnende Haltung, vor allem in der Kostenfrage, hatte auch die Kantonsregierung von Glarus eingenommen. Zur Begründung wurde ausgeführt, dass der Kanton bereits *überindustrialisiert* sei. Zudem könnte die Versorgung der Wirtschaft des Kantons mittels der Bahn erfolgen, deren Verluste durch die Hochrheinschiffahrt man außerdem als viel zu hoch empfand. Eine wirtschaftliche Belebung der Ostschweiz, wie sie immer wieder von Befürworterseite in Aussicht gestellt worden war, wurde in Glarus als viel zu optimistisch aufgefasst. Zumindest hatte man sich von dem neuen Verkehrsträger selbst kaum irgendwelche volkswirtschaftlichen Impulse, etwa durch weitere Industrieansiedelungen aufgrund von Frachtersparnissen, versprochen. Die gewählte Formulierung in der Stellungnahme der Kantonsregierung erweckt Eindruck, als wenn man an einer weitergehenden wirtschaftlichen Entwicklung des Kantons gar nicht interessiert gewesen sei. Die im Zuge der Schiffbarmachung des Hochrheins neu hinzukommenden Betriebe würden eher als unliebsame Konkurrenz für die etablierten Unternehmen empfunden. An den Ausbaurkosten wollte man sich folglich nicht beteiligen. Ohnehin erschienen die von den Bundesbehörden ermittelten Frachteinsparungen von 140.000 CHF dem Regierungsrat zu gering, als dass sie überhaupt eine Kostenbeteiligung des Kantons rechtfertigten.¹

In ebenso deutlicher Weise hatte auch der Regierungsrat von Schaffhausen argumentiert. Die Industrialisierung galt auch hier, trotz der Konzentration auf einige wenige Ortschaften (v.a. Schaffhausen und Neuhausen), als im Wesentlichen abgeschlossen. Eine weitergehende industrielle Entwicklung wäre nur in dem Maße wünschenswert, in dem die Bevölkerung zunähme. Aus seiner Sicht wäre von der neben die bereits bestehenden Verkehrsträger hinzutretenden Hochrheinschiffahrt keine besonders stimulierende Wirkung für die Wirtschaft des Kantons zu erwarten wie vergleichsweise in anderen Rheinufergegenden. Die auf Schaffhausen entfallenden Gütermengen der Wasserstraße wären, ähnlich wie im Kanton Glarus, derart gering, dass auch hier eine nur sehr geringe Kostenbeteiligung an dem Ausbauprojekt befürwortet werden könnte. Während man sich in Glarus jedoch eindeutig gegen jede finanzielle Beteiligung ausgesprochen hatte, hatte der Regierungsrat von Schaffhausen trotz seiner

¹ Vgl.: Stellungnahme der Kantonsregierung von Glarus, abgedruckt in: Bericht des Bundesrates ... (1956), S. 87-89.

insgesamt ablehnenden Haltung immerhin die Möglichkeit einer gewissen finanziellen Teilnahme an dem Projekt nicht ganz ausgeschlossen. Ein abschließendes Urteil über den genauen Kostenanteil war aus Sicht der Kantonsregierung allerdings nicht möglich, weil weder die Höhe des schweizerischen Anteils an den Ausbaukosten insgesamt, noch der Aufteilungsmodus zwischen dem Bund und den Kantonen sowie die Aufschlüsselung des kantonalen Anteils auf die betroffenen Kantone geklärt war. Für den Regierungsrat war allerdings fraglich, ob Schaffhausen zu gegebener Zeit überhaupt zu einer Übernahme eines gewissen Kostenanteils bereit wäre. Schließlich müsste hierüber die Bevölkerung im Zuge einer Volksabstimmung befinden. Nach den Erfahrungen, die man jedoch im Zusammenhang mit dem Kraftwerksbau von Rheinau gemacht hatte, bestand hierzu bei der auf den Schutz der Stromlandschaft und die Reinhaltung des Wassers bedachten Schaffhauser Bevölkerung kaum eine Chance.¹

Die Kantonsregierungen von Basel-Stadt und Basel-Landschaft, welche eine gemeinsame Erklärung an den Bundesrat abgegeben hatten, wollten sich zum Thema "Kostenbeteiligung" nicht konkret äußern. Hingegen kritisierten sie den vom Eidgenössischen Wasserwirtschaftsamt zugrundegelegten gesamtschweizerischen Kostenanteil von lediglich 25 Prozent als viel zu niedrig und damit zu optimistisch veranschlagt.² Im Grundsatz waren die beiden Kantone der geplanten Hochrheinschiffahrt gegenüber nicht positiv eingestellt. Denn zum einen seien die Bundesbehörden bei all ihren Berechnungen und Prognosen von zu optimistischen Grunddaten ausgegangen. Darüber hinaus konnte nach beider Ansicht der für die schweizerische Verkehrswirtschaft entstehende Mehraufwand von ca. 8 – 11 Mio. CHF pro Jahr durch die voraussichtlichen Frachtersparnisse kaum ausgeglichen werden. Eine positive Haltung beider Basler Kantone wäre nur unter der Voraussetzung zu erwarten, dass die von der Hochrheinschiffahrt bewirkte Verkehrsbelebung derart hohe Einkommensströme nach sich zöge, dass zumindest die Verluste der bereits bestehenden Verkehrsträger sowie der Basler Volkswirtschaft (schätzungsweise 7,5 Mio. CHF p.a.) kompensiert würden. Da aber weder von den Befürwortern selbst, noch durch irgendwelche Gutachten ein

¹ Vgl.: Stellungnahme der Kantonsregierung von Schaffhausen zur Schiffbarmachung des Hochrheins, abgedruckt in: Bericht des Bundesrates ... (1956), (S. 101–108), S. 102, 105–107.

² Vgl.: Stellungnahme der Kantonsregierungen von Basel-Stadt und Basel-Landschaft zur Schiffbarmachung des Hochrheins, abgedruckt in: Bericht des Bundesrates ... (1956), (S. 90–100), S. 92.

entsprechender Nachweis hatte erbracht werden können, war schließlich auch nicht mit einer Unterstützung der Kantone zu rechnen.¹

Abgesehen von dem relativ stark industrialisierten Kanton Glarus waren die ostschweizerischen Kantone stets Befürworter des Hochrheinschiffahrtsgedankens gewesen. Zu dieser Gruppe gehörte unter anderem auch der Kanton Appenzell-Außerrhoden. Die einseitig auf Textilproduktion ausgerichtete und daher in konjunkturell schwachen Zeiten äußerst anfällige Industrie hatte schon in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts einen spürbaren Rückgang der Bevölkerung um 17 Prozent bewirkt. Mitverantwortlich für diese Entwicklung war nach Auffassung der Kantonsregierung letztlich auch die periphere Lage zu den wirtschaftlichen Zentren der Schweiz und Europas. Da mit dem Ausbau des Hochrheins zur Großschiffahrtsstraße bis in den Bodensee allgemein die Hoffnung auf eine Senkung der Transportkosten verbunden wurde, war man sich einer verbesserten Standortgunst und damit der Ansiedelung weiterer Industriebetriebe sicher. Die Wirkungen der Hochrheinschiffahrt wurden positiv eingeschätzt, in ihrer Stellungnahme gegenüber dem Bundesrat hatte sich die Kantonsregierung aber dennoch in der Kosten- und Finanzierungsfrage ausgesprochen.² Wegen des immanenten Interesses an der Wasserstraße darf jedoch angenommen werden, dass man in Appenzell-Außerrhoden zur Übernahme eines gewissen Anteils bereit gewesen wäre. Doch auch hier stellt sich die Frage, bis zu welchem Betrag diese Bereitschaft strapazierfähig gewesen wäre.

Über einen eigenen Kostenbeitrag hatte sich auch der Kleine Rat des großflächigen Hochgebirgs- und Grenzkantons Graubünden nicht äußern wollen. Zweifelsohne gehörte aber auch er wie der zuvor erwähnte Kanton Appenzell-Außerrhoden zu den potentiellen Nutznießern der Hochrheinschiffahrt. Für den zu Beginn der fünfziger Jahre noch kaum industrialisierten Kanton sollten mit Hilfe der Wasserstraße vorhandene Potentiale wie z.B. das Humankapital zum Zwecke der wirtschaftlichen Weiterentwicklung mobilisiert werden. Dies war schon deshalb nötig, weil Graubünden mit der Eröffnung der Gotthardbahn 1882 seine traditionelle Funktion als Transitland (über die Bündnerpässe) und damit die jahrhundertealte Grundlage für seine wirtschaftliche und politische Existenz

¹ Vgl.: Ebd., S. 91, 96, 98–100.

² Vgl.: Stellungnahme der Kantonsregierung von Appenzell-Außerrhoden zur Schiffbarmachung des Hochrheins, abgedruckt in: Bericht des Bundesrates ... (1956), S. 109–111.

schlagartig verloren hatte. Zentral- und Ostschweiz bewegten sich hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen Entwicklung immer weiter auseinander. Am augenfälligsten wurden die Defizite Graubündens sowie der gesamten Nordostschweiz in der Abnahme der Bevölkerung. Angesichts dieser Situation schien die Hochrheinschiffahrt dem Regierungsrat ein willkommenes Mittel zu sein, dem abwärtsführenden Trend gegenzusteuern.¹

Zu den direkten Befürwortern der Hochrheinschiffahrt hatte neben den Kantonen Appenzell-Außerrhoden und Graubünden auch die Kantonsregierung in Frauenfeld (Kanton Thurgau) gezählt. Die Debatte um die Kosten des Projekts hielt sie wie andere Kantonsregierungen auch für verfrüht. Schließlich war auf internationalem Parkett noch kein Aufteilungsmodus gefunden worden. Eine innerschweizerische Diskussion über die Höhe der Kosten und deren Verteilung auf Bund und Kantone machte nach ihrer Auffassung daher keinen Sinn. Doch mit ihrem Hinweis auf die in Artikel 23 der Bundesverfassung festgelegte Verpflichtung des Bundes, die Hochrheinwasserstraße als öffentliches Werk zu schaffen und zu fördern, gab die Kantonsregierung dem Bundesrat deutlich zu verstehen, dass ihr an einer verhältnismäßig hohen Kostenbeteiligung des Bundes gelegen wäre. Vor dem Hintergrund der zum Teil heftigen Auseinandersetzungen um den Bau des Kraftwerks Rheinau plädierte der Regierungsrat außerdem, mit einer Entscheidung in der Schifffahrtsfrage noch zu warten, damit die Zweifler – auch in den eigenen Reihen – von der Notwendigkeit des Projekts noch überzeugt werden könnten. Der Kanton wäre wie die gesamte Ostschweiz überhaupt gegenüber anderen Landesteilen wegen der verhältnismäßig schlechten Verkehrslage benachteiligt. Mit der geplanten Wasserstraße erhoffte man sich immerhin einen gewissen Ersatz für die vom Bundesrat schon Ende des 19. Jahrhunderts den ostschweizerischen Kantonen versprochene Ost-Alpen-Bahn, die bislang jedoch noch nicht in die Tat umgesetzt worden war.²

¹ Vgl.: Stellungnahme der Kantonsregierung von Graubünden zur Schiffbarmachung des Hochrheins, abgedruckt in: Bericht des Bundesrates ... (1956), S. 136–141.

² Vgl.: Stellungnahme der Kantonsregierung von Thurgau zur Schiffbarmachung des Hochrheins, abgedruckt in: Bericht des Bundesrates ... (1956), S. 145–149.

Der Regierungsrat des Kantons Aargau war grundsätzlich einer Hochrheinschiffahrt nicht abgeneigt. Allerdings erschien ihm das Projekt nicht derart dringend, dass unverzügliche Verhandlungen mit der deutschen Seite aufgenommen werden müssten. Man erhoffte sich insbesondere für das als benachteiligt empfundene aargauische Rheintal erhebliche wirtschaftliche Impulse, zumal die Frachtersparnisse nach Auffassung der Kantonsregierung die Kosten der Wasserstraße überstiegen und das Projekt folglich insgesamt für finanziell selbsttragend gehalten wurde. Im Wesentlichen konnte die Ostschweiz daher auf die Unterstützung des Aargaus hoffen. Relativiert wurde die Haltung des Regierungsrats aber durch dessen einschränkende Bemerkung im Hinblick auf die Kostentragung. Danach konzentrierten sich die positiven Erwartungen an die Hochrheinschiffahrt lediglich auf die drei Rheinbezirke Rheinfelden, Laufenburg und Zurzach. Das Hinterland des Kantons hätte aus der Wasserstraße kaum irgendwelche nennenswerten Vorteile zu erwarten. Unter der Annahme, dass die Kostenaufteilung unter den Kantonen nach den auf sie entfallenden wirtschaftlichen Vorteilen erfolgte, der Regierungsrat aber offensichtlich wie andere Kantonsregierungen auch aus haushaltspolitischen Gründen die wirtschaftliche Tragweite des Hochrheinausbaus für den Aargau lieber herunterspielen wollte, sah man sich gegenüber dem Bundesrat zu keiner verbindlichen Zusage in der Kostenbeitragsfrage in der Lage.¹

Wie für die meisten ostschweizerischen Kantone hatten auch für St. Gallen die wirtschaftlichen Probleme, insbesondere die strukturellen Veränderungen im Textil- und Bekleidungsgewerbe, in der Vergangenheit den Ruf nach der Hochrheinschiffahrt laut werden lassen. Eine rückläufige Entwicklung der im Kanton Berufstätigen und der Kantonsbevölkerung überhaupt sowie eine nur mäßige Zunahme der industriell Beschäftigten in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts hatten die Diskrepanz gegenüber anderen Kantonen, wie etwa Zürich, deutlich hervortreten lassen.² Nach Ansicht der Kantonsregierung könnte mit der Weiterführung der Rheinschiffahrt über Basel und Rheinfelden hinaus bis zum Bodensee die Position der Schweiz in der internationalen Rheinschiffahrt wesentlich gestärkt und unter Durchsetzung des Postulats der freien Schiffahrt

¹ Vgl.: Stellungnahme der Kantonsregierung von Aargau zur Schiffbarmachung des Hochrheins, abgedruckt in: Bericht des Bundesrates ... (1956), (S. 142–144), S. 143/144.

² Vgl.: Stellungnahme der Kantonsregierung von St. Gallen zur Schiffbarmachung des Hochrheins, abgedruckt in: Bericht des Bundesrates ... (1956), (S. 112–135), S. 125/126, 129/130.

die wirtschaftliche Unabhängigkeit und Stärke des Landes – ein in Zahlen kaum fassbarer volkswirtschaftlicher Vorteil – erhalten bleiben. In der Wirtschaftlichkeitsdebatte vertrat der Regierungsrat die Meinung, dass mit einem Übersteigen der Factersparnisse über den jährlichen Wasserwegkosten (Verzinsung des Anlagekapitals, Betriebs-, Unterhaltungs- und Erneuerungskosten) der volkswirtschaftliche Nutzen der Wasserstraße erwiesen sei. Die vor allem von Seiten der Bahn angeführte "Mehraufwandstheorie", wonach die Einnahmeausfälle der Bahn als Negativpunkte in die Wirtschaftlichkeitsrechnung mit einbezogen werden müssten, wurde von der St. Galler Kantonsregierung kategorisch abgelehnt. Weder habe die "Mehraufwandstheorie" für die Französische und die Deutsche Bahn bei der Frage der Schiffbarmachung des Rheins bis nach Basel, noch beim Bau der Gotthardbahn, der Simplonlinie oder bei der Errichtung des Zürich-Klotener Flughafens eine Rolle gespielt. Unter Anwendung der "Mehraufwandstheorie" wären diese Projekte schließlich nie ausgeführt worden.¹ Der Regierungsrat wusste sehr wohl um die Notwendigkeit von Bundesgenossen, wenn es dereinst um die Entscheidung für die Hochrheinschiffahrt ginge. In *freundeidgenössischer Gesinnung und loyaler Haltung* sollten die anderen Kantonsregierungen daher der Ostschweiz "ihre" Hochrheinschiffahrt nicht versagen. Dies war umso wichtiger, als sie letztlich auch einen sicher nicht unerheblichen Anteil der Kosten hätten mitübernehmen müssen. Als Hauptbefürworter konnte sich die St. Galler Regierung am wenigsten der Kostenverantwortung entziehen. Wegen der von ihr erwarteten volkswirtschaftlichen Vorteile musste sie ihre Bereitschaft hierzu zwangsläufig erklären. Doch selbst sie hatte in ihrer Stellungnahme gegenüber dem Bundesrat einen *angemessenen* Beitrag angemahnt.² - Hinweis genug, dass St. Gallen selbst offenbar nicht um jeden Preis auf die Verwirklichung des Projekts bestanden hätte.

Der Bericht des Bundesrats von 1956 war beiden Kammern der Bundesversammlung, d.h. dem Stände- und dem Nationalrat, zur Beratung vorgelegt worden. Nachdem der Ständerat bereits im Juni mit 24 : 0 Stimmen zustimmend Kenntnis von den Untersuchungsergebnissen der Bundesregierung genommen

¹ Vgl.: Ebd., S. 114/115, 118–121.

² Ebd., S. 124/126.

hatte, befasste sich der Nationalrat in den Sitzungen vom 05. und 06. März 1957¹ mit dem Bericht. Im Verlauf der insgesamt 5 ½ Stunden dauernden Beratungen hatten sich 19 Ratsmitglieder zu Wort gemeldet. Bei genauer Betrachtung der Äußerungen fällt auf, dass sich die in der Vernehmlassung von 1953 vertretenen Standpunkte der Kantonsregierungen im Wesentlichen im Wesentlichen widerspiegeln. Deshalb soll an dieser Stelle auf eine Auswahl von Wortmeldungen jener Sitzungen eingegangen werden.

Als die hauptsächlichsten Gegner der Hochrheinschiffahrt waren auch im Nationalrat die Abgeordneten aus Schaffhausen in Erscheinung getreten. Ratsmitglied Scherrer (Schaffhausen) hatte dabei mit dem Hinweis auf die zu geringen Frachtersparnisse, die hohen Ausfälle der Bahnen sowie die Förderung der kaum Arbeitsplätze schaffenden materialintensiven Industrie die bekannten Argumente betont. Nach seiner Ansicht habe auch der Bundesrat Bedenken gegen das Projekt. Schließlich sei dessen Bericht erkennbar skeptisch ausgefallen. Scherrer übte allerdings auch Kritik am Bericht des Bundesrats selbst. In diesem hätten etwa die Fragen des Natur-, Landschafts- und Gewässerschutzes überhaupt keine Erwähnung gefunden. Doch selbst, wenn der Bundesrat sich über diese Aspekte geäußert hätte, hätte dies an der grundsätzlichen Haltung Schaffhausens kaum etwas geändert. Für den Kanton spielte die geplante Wasserstraße, so führte Scherrer weiter aus, keine Rolle, zumal die dortige Wirtschaft von der für sie stets günstig ausfallenden Tarifunterbietung der miteinander konkurrierenden Deutschen und Schweizerischen Bahnen profitieren konnte.² Scherrers Ratskollege Bringolf (Schaffhausen) hatte demgegenüber vor allem das von den Schifffahrtsbefürwortern immer wieder in die Diskussion eingebrachte wirtschaftliche Ungleichgewicht zwischen der Ostschweiz und den restlichen Landesteilen kritisiert. In Schaffhausen habe man sich stets darum bemüht, die erlangte wirtschaftliche Position aufrecht zu erhalten. An die Adresse der befürwortenden Nationalräte aus den ostschweizerischen Kantonen gerichtet, hatte er demgegenüber deren *langsames, zurückhaltendes, zögerndes* oder gar *ängstliches* Verhalten bemängelt. Die Ostschweiz wäre schließlich auf sich selbst

¹ Ursprünglich waren die Beratungen über den Bericht von 1956 auf die Dezembersession (Sitzungsperiode) des Nationalrats angesetzt worden. Wegen "unvorhergesehener Geschäfte" musste jedoch von dieser Planung abgewichen werden. (Vgl.: Breitenmoser, Der Nationalrat nimmt zustimmend Kenntnis ..., S. 82.)

² Vgl.: Wortmeldung des Nationalrats Scherrer (Schaffhausen), abgedruckt in: Aus der nationalrätlichen Debatte ..., S. 128.

angewiesen, den Weg aus der Krise zu finden, oder, wie Bingolf wörtlich sage *"die Suppe auslöffeln"*.¹ Die tatsächliche Ursache des in der Ostschweiz beklagten Ungleichgewichts hatte nach seiner Auffassung also eher in einer zu nachlässig und zu zögernd agierenden Wirtschaftspolitik der dortigen Kantone gelegen.

Weitere Vorbehalte gegen das Schifffahrtsprojekt waren auch von dem solothurner Nationalrat Dietschi geäußert worden. In gleicher Weise, wie der Abgeordnete Scherrer (Schaffhausen) das Fehlen einer umfassenden Stellungnahme zum Natur-, Landschafts- und Gewässerschutz im Bericht des Bundesrats moniert hatte, kritisierte Dietschi insbesondere die Formulierung *Der Rheinfall bleibt unversehrt* als zu allgemein und daher als zu aussagelos. Die Rückwirkungen auf die Stromlandschaft, das Problem der drohenden Gewässerverschmutzung, den übermäßigen Landverbrauch zu Lasten der Landwirtschaft aufgrund des Zuwachses der Industrie und die weitere Verstädterung hatten Dietschi zu seiner ablehnenden Haltung gegenüber dem Hochrheinausbau bewogen.²

Im Vordergrund der Kritik des Abgeordneten Waldner (Basel-Landschaft) hatten hingegen mehr die volks- und verkehrswirtschaftlichen Aussagen des Berichts gestanden. Das Gesamturteil des Bundesrats in ökonomischer Hinsicht sei tendenziell negativ ausgefallen. Mit besonderem Interesse habe man in Basel allerdings die in dem Bericht angesprochenen, die Wirtschaft des Kantons unmittelbar betreffenden Auswirkungen der Hochrheinschifffahrt wahrgenommen. Die von der Bundesregierung, repektive vom Eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft ermittelten Güterausfälle der Basler Häfen in Höhe von 1,1 bis 1,5 Mio. Tonnen (6 bis 8 Mio. CHF) waren für Waldner eine mehr als *unerfreuliche Feststellung*. Wie die Schaffhauser Abgeordneten auch hatte er

¹ Zit. nach: Wortmeldung des Nationalrats Bringolf (Schaffhausen), abgedruckt in: Aus der nationalrätlichen Debatte ..., (S. 170/171), S. 170. Nachdem in der ersten Hälfte der sechziger Jahre die allgemeine Abkehr vom bisherigen Vollausbau bis zum Bodensee abzeichnete, trat Bringolf allen Versuchen entgegen, die darauf abzielten, die Schifffahrt über Waldshut hinaus weiterzuführen. Neben seinem Mandat im Nationalrat für den Kanton Schaffhausen bekleidete er zu jener Zeit außerdem das Amt des Verwaltungsratspräsidenten der Schweizerischen Bundesbahnen, also jener Organisation, welche stets als der hauptsächliche Gegner der Hochrheinschifffahrt gegolten hatte. (Vgl.: Hochrheinschifffahrt – Hochrheinschifffahrt bis Waldshut? S. 126.)

² Vgl.: Wortmeldung des Nationalrats Dietschi (Solothurn), abgedruckt in: Aus der nationalrätlichen Debatte ..., S. 171.

deshalb von dem Bericht des Bundesrats Kenntnis genommen, jedoch ohne Zustimmung.¹

Eine zustimmende Kenntnisnahme war hingegen von dem Ratsabgeordneten Schaller (Basel-Stadt) erfolgt. Auch Schaller war die insgesamt abwartende Haltung des Bundesrats nicht verborgen geblieben. Er selbst versuchte in seinen Ausführungen, die bisher ebenfalls skeptische bis ablehnende Position des Kantons Basel-Stadt zu erläutern. Diese sollte keinesfalls als unbegründete *Standardablehnung* aufgefasst werden, sondern ließe sich letztlich durch die nicht nachgewiesene Wirtschaftlichkeit des Projekts erklären. Die im Bericht des Bundesrats angenommenen Güterumschlagszahlen hielt man für zu optimistisch geschätzt. Schließlich würden auch trotz einer vorhandenen Hochrheinwasserstraße weiterhin für die Ostschweiz bestimmte Güter in den Basler Häfen umgeschlagen. Ob ausländische Schifffahrtstreibende tatsächlich die Wasserstraße in Anspruch nehmen und bis zum Bodensee durchfahren würden, hänge von den jeweils gebotenen finanziellen Anreizen ab. Gezwungen werden könnten sie jedenfalls nicht. Ein weiteres Argument neben den eventuellen Kosten der Schleusenbenutzung wäre für die potentiellen Kunden der Hochrheinschifffahrt aber auch der Zeitverlust, der bei Überwindung der insgesamt 14 Staustufen in Kauf genommen werden müsste. Hinzu kam, wiederum aus Sicht der Basler Häfen, Schallers prinzipielle Ablehnung der von den Befürwortern des Schifffahrtsgedankens sowie von Verkehrswissenschaftlern vertretenen These, wonach die Binnenschifffahrt auch auf dem Lande neuen Verkehr nach sich zöge. Diese Regel konnte sich unter Umständen nur dann als richtig erweisen, wenn ein Gebiet bislang unerschlossen geblieben wäre. Für die Ostschweiz traf diese Annahme aber auf jeden Fall nicht zu.² Insgesamt könnte sich Basel zwar einer Zustimmung zur Schiffbarmachung anschließen. Wie aber die Regierungsräte beider Basler Kantone in ihrer gemeinsamen Stellungnahme dem Bundesrat bereits mitgeteilt hatten, war auch Schaller der Auffassung, dass dies nur dann der Fall sein könnte, wenn sich die Wasserstraße für Basel letztlich positiv auswirkte. Angesichts drohender Verluste der Bahnen sowie von ihnen eingeführter Kampftarife zur Abwehr der Güterabwanderung schienen die Negativaspekte die

¹ Vgl.: Wortmeldung des Nationalrats Waldner (Basel-Landschaft), abgedruckt in: Aus der nationalrätlichen Debatte ..., S. 130.

² Vgl.: Wortmeldung des Nationalrats Schaller (Basel-Stadt), abgedruckt in: Der Nationalrat nimmt zustimmend Kenntnis ..., S. 83/84.

Vorteile aber eher zu übertreffen. Bund und Kantone müssten zudem mit hohen finanziellen Belastungen rechnen. Die zu errichtenden Hochrheinhäfen verursachten Fixkosten, die in erster Linie den Gemeinden und Kantonen angelastet würden. Auf der anderen Seite würde die Schweiz trotz des Hochrheinprojekts auch weiterhin in den Ausbau des schweizerischen Verkehrsnetzes investieren müssen. Aus Schallers Sicht wäre ein integriertes gesamtschweizerisches Programm zur Planung der Verkehrsinfrastruktur unbedingt notwendig. Vom Bericht des Bundesrats über die Schiffbarmachung des Hochrheins hatte Schaller schließlich zustimmend Kenntnis genommen. Seine Relativierungen waren allerdings mehr als deutlich. Bei einer konkreten Abstimmung über die Verwirklichung des Projekts hätte man gewiss ablehnend reagiert.¹

Im Unterschied zu Schaller hatte Nationalrat Jaquet (Basel-Stadt) grundsätzlich nichts gegen die Weiterführung der Rheinschifffahrt über Basel hinaus einzuwenden. Immerhin handelte es sich hierbei im Ursprung um die in Basel geborene Idee des Ingenieurs Rudolf Gelpke. Die Schweiz, so fuhr Jaquet fort, müsste schon im Interesse der Erhaltung ihrer Position innerhalb der internationalen Binnenschifffahrt im Allgemeinen und der Aufrechterhaltung der freien Rheinschifffahrt im Besonderen aufmerksam sein. Die Hochrheinschifffahrt wäre eine Möglichkeit, auch unter den sich ständig ändernden wirtschaftlichen Strukturen der Schweiz und des restlichen Europas weitere Industrieansiedlungen im eigenen Land zu ermöglichen. Volkswirtschaftliche Schäden für die bereits bestehenden Verkehrsträger, wie sie sein Ratskollege Schaller angesprochen hatte, wären nach Jaquets Auffassung allein kein Grund, den Hochrheinausbau abzulehnen.² Doch gerade darin hatte für nicht wenige Nationalräte ein zu großes Risiko bestanden. So hatte der berner Nationalrat Düby vor allem wegen der drohenden Verluste der Bahnen durch Güterabgänge den Bericht als besonders negativ empfunden und damit seine Ablehnung erklärt. Die Probleme der Ostschweiz, so Düby, könnten schließlich auch durch den weiteren Ausbau des Bahnnetzes behoben werden.³ Der Abgeordnete Akeret (Zürich) hatte die in dem

¹ Vgl.: Wortmeldung des Nationalrats Schaller (Basel-Stadt), abgedruckt in: Der Nationalrat nimmt zustimmend Kenntnis ..., S. 84–85.

² Vgl.: Wortmeldung des Nationalrats Jaquet (Basel-Stadt), abgedruckt in: Der Nationalrat nimmt zustimmend Kenntnis ..., S. 82/83.

³ Vgl.: Wortmeldung des Nationalrats Düby (Bern), abgedruckt in: Aus der nationalrätlichen Debatte ..., S.172.

Bericht erwähnten volkswirtschaftlichen Vorteile ebenfalls nicht überzeugend genug empfunden. Daher konnte er dem Hochrheinausbauprojekt prinzipiell nicht zustimmen. Über die allgemeinen volks- und verkehrswirtschaftlichen Betrachtungen des Bundesrats hinaus spielten für ihn allerdings die internen Verhältnisse im Kanton Zürich eine wohl bedeutendere Rolle. Zürich könnte, begründete Akeret, an einer Schiffbarmachung des Hochrheins gar nicht interessiert sein, weil dadurch eine Industrialisierung über das wünschenswerte Maß hinaus in Gang gesetzt würde. Hintergrund dieser auf den ersten Blick unverständlichen Argumentation war die Furcht, dass der überwiegend landwirtschaftlich geprägte Nordteil des Kantons mit seiner landschaftlichen Schönheit als bedeutende Erholungslandschaft für die im Großraum Zürich lebende Bevölkerung vollends verloren ginge. Immobilienspekulanten hätten diese Gebiete bereits in ihr Visir genommen.¹ Allerdings hatte Akeret keine Alternativvorschläge zur Behebung des offenkundig vorhandenen Peripherie-Zentrum-Problems des Kantons zu bieten. Mit dem Wunsch nach einer dauerhaften Wirtschaftsbelebung in der Ostschweiz, einer generellen Standortverbesserung und einer ausgewogenen Industrieverteilung in der Schweiz hatte sich demgegenüber der zürcher Abgeordnete Trüb positiv zu dem Ausbauprojekt geäußert. In ähnlicher Weise wie Nationalrat Jaquet (Basel) vertrat Trüb die Auffassung, die Bahnen hätten ausreichend Zeit, sich den künftigen Verkehrsverhältnissen und damit auch einer Hochrheinwasserstraße anzupassen. Das Straßennetz der Schweiz könnte langfristig sogar auf den neu hinzukommenden Verkehrsträger hin ausgerichtet werden.²

Wie in den Stellungnahmen der Kantonsregierungen im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens, hatten sich letztlich auch die Nationalräte der ostschweizerischen Kantone St. Gallen und Thurgau eindeutig zugunsten des Schifffahrtsprojekts ausgesprochen. Der Abgeordnete Albrecht (St. Gallen) hatte hierbei nochmals auf die Benachteiligung der Ostschweiz, d.h. die verkehrstechnisch ungünstige Lage der Region, als deren Folge die wirtschaftliche Unterentwicklung und damit ein deutliches Lohn-/Leistungsgefälle im Vergleich

¹ Vgl.: Wortmeldung des Nationalrats Akeret (Zürich), abgedruckt in: Aus der nationalrätlichen Debatte ..., S. 172.

² Vgl.: Wortmeldung des Nationalrats Trüb (Zürich), abgedruckt in: Aus der nationalrätlichen Debatte ..., S. 127/128.

zum Mittelland entstanden war, hingewiesen.¹ Darüber hinaus kritisierte Nationalrat Bösch (St. Gallen) die Haltung der Abgeordneten Dietschi, Waldner und Bringolf. Deren Kantone wären lediglich auf ihren eigenen Vorteil bedacht.² Egoistisches Verhalten musste sich vor allem der Schaffhauser Abgeordnete Scherrer von dem thurgauer Nationalrat Eder unter Anspielung auf die behauptete Untätigkeit in der Ostschweiz vorwerfen lassen:

*"Nun hat auch unser geschätzter Kollege Scherrer von Schaffhausen den Versuch unternommen, die wirtschaftlichen Verhältnisse vom Standpunkt des Kantons Schaffhausen aus zu skizzieren. Er ist der Ansicht: wir in Schaffhausen haben es schön. Wir haben Verdienst für jedermann, genügend Industrie, wir haben sogar mehr Industrie als Zürich. Mit andern Worten, wir haben so viel, dass uns nichts mehr fehlt. Wir befinden uns in einer geographisch ausgezeichneten Lage. Diese Lage charakterisiert sich dadurch, dass wir ja Basel umgehen können, wenn wir das wollen. Wir haben nämlich noch die Schwarzwaldbahn. Wir können die Schwarzwaldbahn gegen die verhältnismässig teure Bundesbahn ausspielen. Also angesichts dieser schönen Sachlage brauchen wir Schaffhauser natürlich die Schifffahrt nicht, und die übrigen Eidgenossen, die heute nun da erklären, es wäre für sie die Hochrheinschifffahrt wichtig und sogar interessant, die sollen sich mit ihrer besondern Lage abfinden. Ich bin nicht überrascht von dieser schaffhauserischen Auffassung. Wir haben sie auch anderswo gesehen."*³

Mit dieser Bemerkung wurde einmal mehr deutlich, dass das Hochrheinschifffahrtsprojekt zu einem interkantonalen Politikum geworden war.

¹ Vgl.: Wortmeldung des Nationalrats Albrecht (St. Gallen), abgedruckt in: Aus der nationalrätlichen Debatte ... S. 128/129.

² Vgl.: Wortmeldung des Nationalrats Bösch (St. Gallen), abgedruckt in: Aus der nationalrätlichen Debatte ..., S. 171.

³ Zit. nach: Wortmeldung des Nationalrats Eder (Thurgau), abgedruckt in: Aus der nationalrätlichen Debatte ..., S. 129.

15.2 Kantonale Stellungnahmen im Kontext des Berichts des Bundesrats von 1971

Der Bericht des Bundesrats von 1956 war in seinem Urteil, wie schon mehrfach erwähnt, tendenziell zurückhaltend empfunden worden. Der Bericht von 1965 hingegen, welcher sich über die Schiffbarmachung des Hochrheins hinaus zusätzlich mit einer künftigen Aareschiffahrt sowie dem Anschluss des Langensees an die Adria über die Po-Schiffahrt befasste, war der vorberatenden ständerätlichen Kommission aber zu negativ ausgefallen. Sie hatte daher den Bundesrat aufgefordert, in einem Zusatzbericht unter Zugrundelegung von 60 Einzelfragen nochmals Stellung zu nehmen. Im Zusammenhang mit diesem ergänzenden Bericht von 1971 war es ab Ende Januar 1970, nachdem Mitte des Monats die drei hinzugezogenen Professoren Bieri, Nydegger und Rosset ihren Schlussbericht vorgelegt hatten, zu einer umfassenden "Vernehmlassung" gekommen, bei der die Kantonsregierungen sowie weitere Institutionen des öffentlichen Lebens ihre Positionen zu den Schifffahrtsprojekten darstellen konnten. Die letzte Stellungnahme war Ende 1971 eingegangen. Die Befragten hatten als Unterlagen erhalten: Den Bericht des Bundesrats von 1965, den Zusatzbericht in derjenigen Fassung, welche dem Expertenkollegium zur Beurteilung vorgelegen hatte, das Gutachten der drei Professoren selbst sowie einige präzise Fragen an die Kantonsregierungen zur geplanten Freihaltung von Aare und Hochrhein zum Zwecke der späteren Schiffbarmachung und zur Bereitschaft der Kantone, sich an den daraus entstehenden Kosten zu beteiligen.¹

Mit Schreiben vom 03. November 1970 hatten die Regierungen der Kantone Bern, Glarus, Freiburg, Appenzell-Außerrhoden, Appenzell-Innerrhoden, St. Gallen, Graubünden, Thurgau, Tessin, Waadt, Wallis, Neuenburg und Genf eine gemeinsame Erklärung an den Bundesrat gerichtet.² Darin waren sowohl der

¹ Bericht des Bundesrates ... (1971), S. 1–3, 10/11.

² Bereits am 4. September 1968 hatte eine Abordnung von 11 Kantonen (Bern, Freiburg, Appenzell-Außerrhoden, St. Gallen, Graubünden, Thurgau, Tessin, Vaadt, Wallis, Neuenburg und Genf) beim Bundesrat in Bern in der Schifffahrtsangelegenheit vorgesprochen. Dabei war der gemeinsame Wille zur Verwirklichung der Ausbauvorhaben bekundet worden. Vom Bundesrat wurde dazu ein Vorantreiben seiner Untersuchungen bezüglich der Projekte gefordert. (Vgl.: Bericht des Bundesrates ... (1971), S. 2/3). Die Kantonsregierungen von Bern, Appenzell-Innerrhoden, St. Gallen, Thurgau, Tessin und Genf hatten neben der gemeinsamen Erklärung der 13 Kantone jeweils noch je eine separate eigene Stellungnahme gegenüber dem Bundesrat abgegeben. (Vgl.: Stellungnahmen der genannten sechs Kantone, abgedruckt in: Ebd., S. 260, 241/242, 239/240, 243–245, 246/247, 236/237.)

Bericht von 1965 als auch der ergänzende Bericht des Bundesrats kritisiert worden, da von zu pessimistischen Prognosen für die künftige Verkehrsentwicklung in der Schweiz ausgegangen worden sei. Gelobt wurde hingegen das Gutachten der Professoren Nydegger, Bieri und Rosset. Gemeinsam mit den drei Experten waren die genannten Kantonsregierungen der Auffassung, dass die Hochrheinschifffahrt eigenwirtschaftlich betrieben werden könnte und im Vergleich zu weiteren Verkehrsvarianten auf Dauer die wirtschaftlichere Lösung wäre. In Anknüpfung an frühere Aussagen waren die Regierungen des weiteren der Meinung, die zu erzielenden Frachtersparnisse könnten zur Förderung der Wirtschaft im Einzugsgebiet beitragen und deren Konkurrenzfähigkeit stärken. Zudem erwarteten sie eine allgemeine Senkung des Lebenshaltungskosten-niveaus.¹ Eine weitere Zusammenballung der Industrie in der Schweiz sollte verhindert werden. Mit dem durchgängigen Ausbau des Hochrheins schien es nach ihrer Ansicht möglich, die Industrien unter gleichzeitiger Aufwertung des Standorts Ostschweiz zu dezentralisieren. Ein Ausbau des Rheins lediglich bis in den Raum Zürich/Winterthur würde demgegenüber jene ohnehin schon begünstigte Region mit einem zusätzlichen Wirtschaftswachstum noch besser stellen und die Kluft zu den östlichen Kantonen vergrößern. Damit das bereits bestehende Ungleichgewicht also nicht noch weiter zementiert würde, forderten die 13 Kantonsregierungen den Ausbau des Rheins von Basel bis in den Bodensee (Rorschach) sowie der Aare von ihrer Mündung in den Rhein bei Waldshut/Koblenz bis Yverdon in der Westschweiz.² Dabei müsste der Grundsatz der Abgabefreiheit eingehalten werden. Der Staat sollte bewusst in die Pflicht zur Kostenübernahme genommen werden, da dieser immerhin auch in den Bereichen Schienen-, Straßen- und Luftverkehr finanziell unterstützend gewirkt hatte. Einen Bundesanteil von 50 Prozent an den Kosten für die geplanten Freihaltungsmaßnahmen an Hochrhein und Aare hielten die Regierungen für angemessen. Die restlichen Kosten sollten von den Anliegerkantonen getragen werden. In ihrem Schlusswort wurde die sofortige Aufnahme von Verhandlungen mit Deutschland für einen Ausbau des Hochrheins beantragt. Gefordert wurde außerdem die unverzügliche Inangriffnahme der ersten Ausbauetappe von Rheinfelden bis in den Raum Zürich/Winterthur, wobei die Kantone die Optionen Weiach oder Eglisau für einen vorläufigen Endhafen offen ließen. Die

¹ Vgl.: Stellungnahme der 13 Kantone, abgedruckt in: Ebd., S. 227/228, 230.

² Vgl.: Ebd., S. 230/231.

verbleibende Strecke bis zum Bodensee sollte für die spätere Fortsetzung der Hochrheinschifffahrt offen gehalten werden.¹

Von den insgesamt 25 befragten Kantonen hatten 18, nämlich die bereits genannten 13 Kantone sowie Nidwalden, Aargau, Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Schwyz, den Bericht des Bundesrats von 1965 als überholt abgelehnt. 23 Kantone, d.h. alle Kantone außer Luzern und Schaffhausen, schätzten demgegenüber die von dem Professorenkollegium gemachten Prognosen, wonach sich ausgehend von den Verhältnissen des Jahres 1967 der gesamte Verkehr in der Schweiz bis zum Jahr 2000 vervierfachen und das Verkehrsaufkommen der schweizerischen Rheinschifffahrt verdoppeln würde, als richtig ein. 22 Kantone – es handelte sich um die 13 o.g. sowie Nidwalden, Aargau, Basel-Stadt und Basel-Landschaft, Schwyz, Obwalden, Zürich, Uri und Zug – hatten sich zudem für die Freihaltung des Hochrheins und der Aare bis zu den westschweizerischen Juraesen für einen etwaigen Ausbau ausgesprochen. In dieser Frage nahmen Schaffhausen und Solothurn wiederum eine strikt ablehnende Haltung ein. Luzern verhielt sich dagegen neutral. Für die Aufnahme von Verhandlungen mit Deutschland im Hinblick auf einen konkreten Ausbau einer ersten Etappe von Rheinfeldern bis zur Aaremündung hatten 19 Kantonsregierungen votiert. Neben den 13 bereits genannten Kantonen stimmten dieser Forderung auch die Regierungen von Nidwalden, Aargau, Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Schwyz und Zürich zu. Solothurn und Schaffhausen erklärten auch in dieser Frage ihre Ablehnung. Die Thurgauer Kantonsregierung war wegen der Gefahr der Luft- und Gewässerverschmutzung und der Furcht vor einer unkontrollierten Entwicklung der Industrie entgegen aller früheren Äußerungen einer durchgängigen Schifffarmachung bis zum Bodensee abgeneigt.²

Während im Rahmen der 1953 durchgeführten "Vernehmlassung" die Frage der Ausbaukosten insgesamt und der Übernahme eines etwaigen Anteils durch die Kantone zur Debatte gestanden hatte, ging es in dieser neuerlichen Befragung "nur" um die Bereitschaft zur Übernahme der Kosten von Freihaltemaßnahmen. Unter "Freihaltung" wurde dabei verstanden, dass für den Fall der Erstellung von

¹ Vgl.: Ebd., S. 232/233.

² Vgl.: Bericht des Bundesrates ... (1971), S. 234–240. Die Kantonsregierungen von Basel-Stadt und Basel-Landschaft hatten eine gemeinsame Erklärung an den Bundesrat abgegeben. (Vgl.: Stellungnahmen der Kantonsregierungen von Basel-Stadt und Basel-Landschaft, abgedruckt in: Ebd., S. 299–303.)

Hafen-, Umschlags- und Schleusenanlagen erforderliches Gelände nicht bebaut werden dürfte, d.h. sämtliche Bauvorhaben in Gewässernähe hätten, sofern sie den Schifffahrtsinteressen entgegenstünden, zu unterbleiben.¹ Von den insgesamt 25 Kantonen hatten sich acht - es waren dies Neuenburg, Freiburg, Waadt, St. Gallen, Thurgau, Bern, Aargau und Zürich – grundsätzlich zur Übernahme des gemäß eines bestimmten Verteilerschlüssels auf sie entfallenden Kostenanteils bereit erklärt. Die übrigen Kantonsregierungen sprachen sich gegen jede finanzielle Beteiligung aus.² Die weiter oben schon erwähnten 13 Kantone (Bern, Glarus, Freiburg, Appenzell-Außerrhoden, Appenzell-Innerrhoden, St. Gallen, Graubünden, Thurgau, Tessin, Waadt, Wallis, Neuenburg und Genf) hatten – wie bereits gesehen – in ihrer gemeinsamen Erklärung gegenüber dem Bundesrat gefordert, für die Aufteilung der Freihaltekosten einen Schlüssel zugrunde zu legen, nach dem Bund und Anliegerkantone die Aufwendungen je zur Hälfte tragen müssten. Die Aargauer Kantonsregierung hatte in einer eigenen Erklärung zusätzlich ihre Bereitschaft zur Kostenübernahme sogar von einem mindestens 50 Prozent betragenden Anteil des Bundes abhängig gemacht.³

Nachfolgend sei auf einige Einzelerklärungen von Kantonsregierungen zum Hochrheinschifffahrtsprojekt und zur Frage der Beteiligung an den Offenhaltungskosten im Rahmen der 1970/71 durchgeführten Vernehmlassung eingegangen.

Der Regierungsrat von St. Gallen hatte zwar grundsätzlich seine Bereitschaft zu einer Kostenbeteiligung signalisiert, wollte im Unterschied zu 1953 aber bei der Suche nach einem geeigneten Verteilerschlüssel berücksichtigt wissen, dass St. Gallen eigentlich gar kein direkter Anlieger der Hochrheinwasserstraße sei. Er äußerte daher seine Hoffnung, der Bund würde einen *angemessenen* Anteil an den Kosten für die Freihaltmaßnahmen selbst tragen.⁴ Ähnlich hatte sich auch die Regierung des Kantons Appenzell-Innerrhoden geäußert. Auch sie plädierte für eine generelle Freihaltung des Hochrheins zum Zwecke einer Schiffbarmachung. Was jedoch die Finanzierung anbelangte, war die Standeskommission (Kantonsregierung) wie der St. Galler Regierungsrat der Meinung, dass die Hochrheinschifffahrt dem Kanton nur von indirektem Nutzen wäre. Als

¹ Bericht über die Frage der Freihaltung ... (1987), S. 10.

² Bericht des Bundesrates ... (1971), S. 137.

³ Ebd., S. 137.

⁴ Ebd., S. 239.

finanzschwacher Kanton erteilte Appenzell-Innerrhoden somit jeder kostenmäßigen Beteiligung an den Freihaltemaßnahmen eine Absage.¹ Der Regierungsrat des Kantons Thurgau warnte sogar, dass unter seiner Kantonsbevölkerung allgemeine Ressentiments gegen das Schifffahrtsprojekt bestünden. Diese wären hauptsächlich emotional begründet. Im Wesentlichen wurde befürchtet, durch eine unkontrolliert stattfindende industrielle Entwicklung an Rhein, Untersee und Bodensee könnten die Gewässer sowie die Luft zusätzlich verschmutzt werden und der Charakter der dortigen Landschaft als Erholungsgebiet insgesamt verloren gehen. Bei einer Volksabstimmung wäre das Vorhaben der Hochrheinschifffahrt im Thurgau mit großer Sicherheit kaum mehrheitsfähig. Dessen ungeachtet sprach sich der Regierungsrat aber dafür aus, die Option zur Schiffbarmachung bis in den Raum der Aaremündung wenigstens langfristig aufrecht zu erhalten. Die Fortführung der Rheinschifffahrt bis in die Gegend von Waldshut/Koblenz, eventuell sogar bis Weiach, hielt man in einer Zeitspanne von 30 Jahren, also bis zur Jahrtausendwende, für durchführbar. Die Kantonsregierung wollte sich deshalb dafür einsetzen, dass zumindest die Bereitschaft zur Bezahlung des auf den Kanton Thurgau entfallenden Kostenanteils an den Freihaltemaßnahmen erreicht werden könnte. Das Hauptinteresse des Kantons Thurgau lag um 1970 aber nicht mehr auf dem Hochrhinausbau oberhalb der Aaremündung, sondern eindeutig auf einer raschen, vom Schifffahrtsgedanken unabhängigen Regulierung des Bodensees.²

Die Aargauer Kantonsregierung hatte die von ihr geäußerte Sichtweise von 1953 in der Vernehmlassung von 1970 nochmals wiederholt. Einer Schiffbarmachung des Hochrheins bis zur Aaremündung konnte man grundsätzlich zustimmen, während einer Offenhaltung der Aare für eine Weiterführung der Schifffahrt in die Innerschweiz eine klare Absage erteilt wurde. Die Offenhaltung des Hochrheins wurde positiv gesehen. Zur Begründung gab man ebenso wie 1953 an, den oberhalb gelegenen Kantonen in eidgenössischer Solidarität die dort angestrebte Schifffahrt nicht vorenthalten zu wollen. Allerdings wurde die Realisierung des Ausbaus nicht in naher Zukunft gesehen. Hatte die Stellungnahme des Regierungsrats damit den Eindruck erweckt, der Kanton sei ein uneingeschränkter Befürworter des Ausbauprojekts, so wurde diese Einschätzung deutlich durch den

¹ Ebd., S. 241.

² Vgl.: Stellungnahme der Kantonsregierung von Thurgau, abgedruckt in: Ebd., 244/245.

zusätzlichen Wunsch relativiert, der Bund sollte sich nicht nur gesetzgeberisch, sondern auch in besonderer Weise finanziell engagieren. Die dabei entstehenden Restkosten müssten sodann *gerecht* in Abhängigkeit der jeweiligen Interessenlage unter den Anliegerkantonen verteilt werden. Nur unter dieser Voraussetzung wäre die Kantonsregierung zu einer positiven Haltung gegenüber der gewünschten Offenhaltung bereit.¹

Auch die Regierungen der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt waren einer Weiterführung der Rheinschifffahrt bis in den Raum der Aaremündung grundsätzlich nicht abgeneigt. Allerdings sollten die Freihaltungskosten von den Anliegerkantonen oberhalb Basels getragen werden, da die beiden Basler Kantone für Ausbesserungsmaßnahmen in ihren Rheinabschnitten in der Vergangenheit auch selbst aufgekommen wären. Wie der Kanton Thurgau gingen auch die beiden Basler Regierungen für die Realisierung der Schifffahrt bis zur Aaremündung von einem Zeitfenster von 30 Jahren aus. Für die restliche Strecke bis zum Bodensee sollte lediglich die Freihaltung garantiert sein. Einen Ausbau jenes Abschnitts wollte man erst befürworten, wenn auch die erforderliche wirtschaftliche Notwendigkeit nachgewiesen wäre.²

Auch an der Haltung der Kantonsregierung von Schaffhausen hatte sich seit 1953 nichts geändert. Für den dortigen Regierungsrat überwogen die Nachteile der geplanten schweizerischen Schifffahrtsprojekte eindeutig die positiven Aspekte. Die Schiffbarmachung des Hochrheins wurde nach wie vor kategorisch abgelehnt. Damit erübrigte sich für die Kantonsregierung auch die Frage nach einem angemessenen Kostenbeitrag an den Freihaltemaßnahmen. Doch ging sie noch einen Schritt weiter. Über ihr Desinteresse an Offenhaltungsmaßnahmen hinaus forderte sie den Bundesrat sogar auf, künftig dafür zu sorgen, dass die mit Deutschland eingegangenen staatsvertraglichen Verpflichtungen zur Offenhaltung gänzlich aufgehoben würden.³ Diese Forderung war sicherlich ein Novum im innerschweizerischen Diskurs um das Schifffahrtsprojekt. Denn damit wurde letztlich unmittelbar der Vertrag von 1929 als die für die Hochrheinschifffahrt grundlegende internationale Vereinbarung schlechthin in Frage gestellt. Ein

¹ Vgl.: Stellungnahme der Kantonsregierung von Aargau, abgedruckt in: Ebd., S. 269, 280, 295, 298.

² Vgl.: Stellungnahme der Kantonsregierungen von Basel-Landschaft und Basel-Stadt, abgedruckt in: Ebd., S. 301/302.

³ Vgl.: Stellungnahme der Kantonsregierung von Schaffhausen, abgedruckt in: Ebd., S. 330.

Einlenken des Bundesrats auf die Linie Schaffhausens hätte das definitive Ende des Projekts bedeutet. Unter Berücksichtigung der damaligen Interessenlage war eine solche Entscheidung des Bundes jedoch nicht zu erwarten.

Versuchen wir abschließend aus dem Gesagten ein Fazit zu ziehen: Die "Vernehmlassungsergebnisse" im Zusammenhang mit den Berichten des Bundesrats an die Bundesversammlung über die Schiffbarmachung des Hochrheins sowie die Stellungnahmen einzelner Abgeordneter in der Nationalratssitzung zur Behandlung des Berichts von 1956 spiegeln in besonderer Weise die Sichtweisen der Kantone zu dem Projekt allgemein und der Frage der Kostenbeteiligung im Besonderen wider. Dabei können verschiedene Erkenntnisse gewonnen werden:

An anderer Stelle der vorliegenden Arbeit (Kapitel 11) war bereits die These vertreten worden, das Hochrheinschifffahrtsprojekt habe sich zwischen verschiedenen Regionen und Landesteilen zu einem Politikum entwickelt. Einen solchen Zusammenhang haben wir etwa in der Auseinandersetzung zwischen Württembergern und Badenern während der Gründungsphase des Südweststaates Baden-Württemberg erkennen können. Ferner war der Hochrheinausbau im Kontext der Wasserentnahme aus dem Bodensee zu einem Zankapfel zwischen der die Schifffahrt befürwortenden Ostschweiz, insbesondere St. Gallens, und dem auf das Bodenseewasser angewiesenen Großraum Stuttgart geraten. Unsere Betrachtungen über die kantonalen Standpunkte lassen das Schifffahrtsprojekt aufgrund der deutlichen interkantonalen Differenzen als ein speziell innerschweizerisches Politikum deutlich hervortreten. Ein Indiz hierfür erhalten wir im Zusammenhang des Verhältnisses der Hochrheinschifffahrt zu den Fragen des Natur-, Landschafts- und Gewässerschutzes – insbesondere im Kontext des Kraftwerksbaus von Rheinau ging.¹ Seinerzeit hatte vor allem der Kanton Schaffhausen dem Ausbauprojekt Opposition geboten. Die "Vernehmlassungen" von 1953 und 1970/71 haben dieses Bild verstärkt. Schaffhausen war über Jahrzehnte hinweg der Hauptgegner der Hochrheinschifffahrt schlechthin. Demgegenüber stand der Kanton St. Gallen als der wichtigste Befürworter. In den

¹ Auf den Kraftwerksbau von Rheinau sowie die damit im Zusammenhang stehenden Auseinandersetzungen mit den Gegnern der Hochrheinschifffahrt wird im Rahmen der Betrachtungen zu den Fragen des Natur- und Landschaftsschutzes (Kapitel 17.1) in dieser Arbeit genauer eingegangen. Auf eine Darstellung dieses Sachverhalts wird an dieser Stelle daher verzichtet.

Sichtweisen der dortigen Kantonspolitiker waren die Wünsche und Erwartungen der st. galler Wirtschaft nach einer Verbesserung der Verkehrsanbindung an die prosperierenden Wirtschaftsräume der Schweiz und Europas stark zum Ausdruck gekommen. In Schaffhausen war man an dem Schifffahrtsprojekt nicht interessiert, da man es sich aufgrund eigenen ausgezeichneten geographischen wie wirtschaftlichen Situation offenbar leisten konnte darauf zu verzichten. Diese Position war zum Teil auch von Seiten des Kantons Zürich vertreten worden. Die Erhaltung der bisher relativ unberührten Landschaften und damit der für die eigene Kantonsbevölkerung notwendigen Erholungsräume und nicht zuletzt die Vermeidung von Verschmutzungen im Allgemeinen – derjenigen des Wassers aber im Besonderen – hatten dort zu einer besonderen Sensibilität geführt. Darin liegt eine weitere Erkenntnis der kantonalen Äußerungen. Kantone, die aufgrund ihres ökonomischen Entwicklungsstandes einen gewissen Wohlstand erreicht hatten, konnten sich den "Luxus" leisten, auf einen weiteren Verkehrsträger zu verzichten. Für Schaffhausen und Zürich hatte diese Haltung vor allem zugetroffen. Für eher unterstrukturierte Gebiete musste dagegen quasi jedes Mittel zur Verbesserung ihrer Lage recht sein. Die Belange des Natur-, Landschafts- und Gewässerschutzes hatten dort folglich keinen besonders hohen Stellenwert besessen und waren als "Ausreden" der Schifffahrtsgegner abgetan worden. Was hier sozusagen im Kleinen erkennbar ist, lässt sich auf andere Regionen und schließlich auf ganze Länder übertragen. Global betrachtet zeigt sich diese Auseinandersetzung in der von den meisten Industriestaaten vertretenen Forderung nach Maßnahmen zum Klimaschutz, die, an die Adresse der unterentwickelten Länder gerichtet, oft den Charakter einer Belehrung hat.

Anhand der Stellungnahmen der Kantonspolitiker wird aber auch deutlich, dass der Konflikt zwischen Schaffhausen und St. Gallen in der Hochrheinfrage für ein in West-Ost-Richtung verlaufendes Meinungsgefälle der Kantone zu Ungunsten des Projekts charakteristisch war. Je weiter westlich die Kantone lagen und je höher ihr wirtschaftlicher Entwicklungsstand war, desto eher neigten sie dazu, den Hochrhinausbau abzulehnen. Die bereits vorhandene Verkehrsinfrastruktur, d.h. das Schienen- und Straßennetz und nicht zuletzt die Basler Häfen ermöglichten diese Haltung im Besonderen. Die Hochrheinschifffahrt hätte möglicherweise das bestehende System in eine für sie ungünstige Schieflage bringen können. Daher erfolgte stets der Hinweis der Politiker, dass nur unter der unbedingten

Voraussetzung entsprechender Kompensationen für die drohenden Verluste dem Projekt eventuell zugestimmt werden könnte.

Eine weitere Erkenntnis aus den Sichtweisen der Kantone ist, dass das Hochrheinschifffahrtsprojekt offenbar schon in den fünfziger Jahren in der innerschweizerischen politischen Behandlung derart mit Skepsis und mit Vorbehalten gesehen worden war, dass selbst eine Verwirklichung zu jener Zeit zweifelhaft erscheint. Zum einen hatte der Bundesrat aufgrund eigener volks- und verkehrswirtschaftlicher Untersuchungen schon in seinem ersten Bericht über diese Frage an die Bundesversammlung 1953 eine mehr als skeptische, von Befürwortern allerdings als eher neutral-zurückhaltend empfundene Position bezogen. Auch die folgenden Berichte von 1965 und 1971 hatten an der Haltung des Bundesrats grundsätzlich nichts geändert. Die Meinungen der einzelnen Kantonsregierungen waren, wie bereits erwähnt, schon in den fünfziger Jahren spürbar auseinandergegangen. Dennoch blieb zunächst der Eindruck, dass die Mehrzahl der Kantonsregierungen und -politiker dem Schifffahrtsprojekt nicht unbedingt abgeneigt gegenüber stünden. Da aber auch die Frage der Finanzierung eine ganz wesentliche Rolle spielte, zeigt sich bei genauerer Betrachtung der Stellungnahmen, dass die scheinbar geschlossene Reihe von Befürwortern offenbar schon früh unübersehbare Risse aufwies.

16 Zum Problem der Finanzierung des Hochrheinausbaus

16.1 Die Kosten der Schiffbarmachung des Hochrheins und das Problem der internationalen Kostenaufteilung

Was den Ausbau des Hochrheins zur Großschifffahrtsstraße von anderen gleichzeitig diskutierten und z.T. durchgeführten Projekten wie etwa dem Neckarausbau oder dem Projekt der Schiffbarmachung der Aare unterschied, war sein internationaler Charakter. Weder Deutschland, noch die Schweiz und am allerwenigsten Österreich hätte im Alleingang das Projekt realisieren können. Die Interessen der jeweils anderen Anliegerstaaten mussten also stets mit berücksichtigt und in gegenseitiger Verständigung die technischen und finanziellen Fragen gelöst werden. Doch gerade hinsichtlich der Frage der Finanzierung gingen die Auffassungen national wie international deutlich auseinander.

1942 wurde bei der Berechnung der Gesamtkosten für den Hochrheinausbau durch das Eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft in Bern unterschieden, ob bei der Projektdurchführung die Schleusenabmessung 130 m x 12 m („großer Ausbau“) oder eher die kleinere Variante mit 75 m x 9 m („kleiner Ausbau“) zugrunde gelegt werden sollte. Im ersten Fall hätten sich die Kosten basierend auf den Preisen des Jahres 1939 auf etwa 146 Mio. CHF belaufen, für den „kleinen Ausbau“ hingegen lediglich auf 114 Mio. CHF.¹ Diese im Projektentwurf des Wasserwirtschaftsamtes angenommenen Abmessungen und Ausbaunormalien galten auch in den darauffolgenden Jahren, bis schließlich im Rahmen der Erstellung des „Projekts 1961“ eine neue Festschreibung erfolgte. Die Kostenberechnungen zum Hochrheinausbau, die in den fünfziger Jahren durchgeführt wurden, bezogen sich zumeist auf das Preisniveau von 1950. Der Wissenschaftliche Beirat des Bundesministers für Verkehr in Bonn hingegen ging bei seiner Kostenermittlung für das Jahr 1952 von einer gegenüber den frühen vierziger Jahren eingetretenen geschätzten Teuerung von etwa 70 Prozent aus und veranschlagte die Gesamtkosten für den „Großausbau“ mit 248 Mio. CHF. Dabei betrugen die Aufwendungen für den Streckenabschnitt von Basel bis zur

¹ Bericht des Bundesrates ... (1956), S. 12.

Aaremündung 110,1 Mio. CHF und für die Reststrecke von der Aaremündung bis nach Konstanz, offenbar wegen der Umgehung des Rheinfalls, 137,9 Mio. CHF.¹

Der Vergleich mit anderen Berechnungen zeigt, dass alle Kostenansätze im Wesentlichen in derselben Größenordnung lagen. Der Schweizerische Bundesrat nannte beispielsweise in seinem Bericht von 1956 für den „großen Ausbau“ bei Erstellung lediglich einer Schleuse pro Staustufe eine Summe von 220 Mio. CHF und ging außerdem von Betriebs-, Unterhaltungs- und Erneuerungskosten von ca. 3,25 Mio. CHF pro Jahr aus.² Unter der Annahme eines zweischleusigen Ausbaus zwischen Augst-Wyhlen und Eglisau sowie dem Einbau einer dritten Schleuse beim Kraftwerk Birsfelden betrugen die geschätzten Kosten für den Vollausbau bis zum Bodensee laut Bericht etwa 265 Mio. CHF und die jährlichen Aufwendungen 4 Mio. CHF.³ Walther Lambert schlüsselte in seinem Gutachten diese 265 Mio. CHF noch weiter auf. Für den Abschnitt von Basel bis Eglisau setzte er 145 Mio. CHF an und für die Reststrecke bis zum Bodensee 120 Mio. CHF. Hierbei zählte er die Kosten für die Schifffahrtsanlagen bei Koblenz, Reckingen und Eglisau noch zum unteren Streckenabschnitt dazu, wodurch sich unter anderem auch der höhere Betrag im Vergleich zu den zuvor genannten 110,1 Mio. CHF des Wissenschaftlichen Beirats erklären lässt, den dieser für jene Ausbaustrecke angesetzt hatte.⁴

Auch die Deutsch-Schweizerische Kommission zur Überarbeitung des Projekts des Eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft aus den frühen vierziger Jahren legte im Rahmen ihrer Arbeiten zum neuen „Projekt 1961“ eine Kostenberechnung vor, welche von aktualisierten Ausbaunormalien sowie der Preisbasis 01. Januar 1961 ausging. Für den einschleusigen Ausbau wurden 330 Mio. CHF (320 Mio. DM) errechnet und für die zweischleusige Lösung 445 Mio. CHF (427 Mio. DM).⁵ Auf der Grundlage dieser Kostenaufstellung hatte das Baden-Württembergische Innenministerium für ihre Denkschrift zum Hochrheinausbau aus dem Jahr 1962 schließlich den Gesamtaufwand für einen etwaigen Teilausbau

¹ Vgl.: Gutachten über die Ausbauwürdigkeit ..., S. 133.

² Hans Krucker ermittelte für den einschleusigen Ausbau auf eine Summe von 217 Mio. CHF und ebenfalls 3,25 Mio. CHF für die jährlich anfallenden Kosten für Betrieb, Unterhalt und Erneuerung der Anlagen. Hierbei fällt auf, dass diese Zahlen nur geringfügig von jenen des Berichts des Bundesrates von 1956 abwichen. (Krucker, Wirtschaftsgeographie ..., S. 27.)

³ Bericht des Bundesrates ... (1956), S. 12/13.

⁴ Lambert, S. 56.

⁵ Vgl.: Die Schiffbarmachung des Hochrheins (Projekt 1961), S. 102.

bis zur Aaremündung ermittelt. Nach ihren Berechnungen sollte der Ausbau der Staustufen von Augst-Wyhlen bis einschließlich Albbruck-Dogern 118,4 Mio. DM, also etwa 37 Prozent der oben genannten Gesamtkosten betragen. Die jährlich anfallenden Betriebs- und Unterhaltungskosten der Schifffahrtsanlagen wurden für den Teilausbau bis zur Aaremündung auf 1,1 Mio. DM geschätzt.¹

Da zum Zwecke künftiger zwischenstaatlicher Verhandlungen aktuelles Zahlenmaterial erforderlich war und das „Projekt 1961“ schon zu Beginn der siebziger Jahre wieder als überholt galt, beauftragte man im Rahmen der seit 1973 zwischen Deutschland und der Schweiz geführten „Informatorischen Gespräche“ eine gesonderte Arbeitsgruppe nicht nur mit der technischen sondern auch mit der finanziellen Fortschreibung des Projekts. Das Ergebnis konnte 1977 unter dem Titel „Generelles Projekt 1976“ vorgelegt werden. Im Unterschied zu allen bisherigen Projektierungen ging dieser neuerliche Planentwurf ausschließlich von einem Teilausbau bis zur Aaremündung aus. Die Berechnungen der Projektkosten bezogen sich folglich nur noch auf die Staustufen Augst-Wyhlen, Rheinfelden, Ryburg-Schwörstadt, Säkingen, Laufenburg und Albbruck-Dogern. Die Kosten für den einschleusigen Ausbau wurden auf ca. 337 Mio. CHF/DM² geschätzt, die pro Jahr anfallenden Betriebs- und Unterhaltungskosten auf etwa 3 Mio. CHF/DM. Der zweischleusige Ausbau sollte sich ungefähr in der Größenordnung von 435 Mio. CHF/DM bewegen und pro Jahr ca. 3,5 Mio CHF/DM an Betriebs- und Unterhaltungskosten erfordern (Preisbasis: 01. Februar 1976; Normalien von 1975).³

Wie man sieht, lagen diese letztgenannten Kostenansätze in etwa in derselben Höhe wie die Werte, die das „Projekt 1961“ ursprünglich für den Vollausbau bis zum Bodensee ermittelt hatte. Doch diese Kostensteigerung über die vergangenen 15 Jahre hinweg muss kritisch hinterfragt werden. Denn zum einen waren die Kostenansätze von den zugrunde gelegten Ausbaunormalien abhängig. Des Weiteren galt es, die Entwicklung der Preise zu beachten. Löhne, Gehälter sowie Materialkosten unterlagen im Zeitverlauf einer Teuerung. Die ständige Anpassung der Preisbasis auf das jeweils aktuelle Niveau war für jede Kostenermittlung

¹ Der Ausbau des Hochrheins zur Großschiffahrtsstraße (Denkschrift), S. 11.

² Als Austauschverhältnis zwischen der DM und Schweizer Franken wurde die Relation 1 : 1 angenommen. (Generelles Projekt 1976, S. 84.)

³ Ebd., S. 85, 27.

unerlässlich. Hinzu kam, dass neue Sachverhalte, die im Laufe der Zeit durch veränderte Werte in der Gesellschaft erkannt und für beachtenswert gehalten wurden, in der weiteren Projektierung berücksichtigt werden mussten. So waren beim „Generellen Projekt 1976“ im Unterschied zum „Projekt 1961“ auch Maßnahmen im Dienste des Landschafts- und Gewässerschutzes in die Kostenberechnungen einbezogen worden.

Die Tatsache, dass das Projekt der Hochrheinschifffahrt die Interessen mehrerer Anliegerstaaten tangierte, war zwar in gewisser Hinsicht ein Fluch, da stets die Positionen der anderen Beteiligten mit berücksichtigt werden mussten und dadurch langwierige Verhandlungen die Folge wären. Andererseits lag in der Internationalität des Projekts aber auch ein gewisser Segen. Denn schließlich konnten die unbestritten hohen Kosten auf alle Anliegerstaaten verteilt werden, wodurch sich das unternehmerische Risiko des Einzelnen verminderte. Das Problem lag jedoch darin, dass nach einem Kostenverteilungsschlüssel gesucht werden musste, der die Akzeptanz aller Beteiligten fand. Die Vorstellungen über einen solchen Verteilungsmodus wichen jedoch teilweise erheblich voneinander ab, da niemand von sich aus bereit war, den höchsten Kostenanteil zu tragen. Aus diesem Grunde hatte es zum taktischen Kalkül der einzelnen Länder gehört, in der Diskussion um die Kosten und deren Finanzierung die eigenen Interessen an der Hochrheinschifffahrt geringer erscheinen zu lassen, als sie in Wirklichkeit vielleicht waren.

Modelle zu einem möglichen Verteilerschlüssel hatte es nicht wenige gegeben. Beispielsweise wurde vorgeschlagen, die Kostenanteile an dem von jedem Land zu erwartenden wirtschaftlichen Nutzen zu orientieren. Für Deutschland wäre man somit nach einer Schätzung aus der Mitte der fünfziger Jahre zu einem Kostenanteil von 45 Prozent, für die Schweiz auf 40 Prozent und für Österreich auf 15 Prozent gelangt.¹ Die Zugrundelegung dieses Kriteriums konnte aber durchaus kritisch gesehen werden, da wegen zu vieler unbekannter Größen und mangels verlässlichen Datenmaterials über die genauen wirtschaftlichen Effekte kein abschließendes Urteil möglich war. Die Variante, die die Kostenaufteilung entsprechend den Uferanteilen der Anliegerstaaten an Hochrhein und Bodensee bemessen wollte, hatte allerdings ebenfalls ihre Mängel und führte zwangsläufig

¹ Rädle, S. 241/242.

zu Ungerechtigkeiten. Denn während die Schweiz einen Anteil von 55,5 Prozent und Deutschland 44,5 Prozent hätten tragen müssen, wäre Österreich, welches ein großes Interesse an der Wasserstraße angemeldet hatte, gänzlich außer Acht gelassen worden.¹ Walther Lambert hatte im Rahmen seines Gutachtens den zu erwartenden Verkehrsmengenanteil (voraussichtliche Verkehrsleistung) zur Grundlage der finanziellen Beteiligung gemacht und gelangte, bedingt durch die für seine Berechnungen charakteristische Differenzierung in „obere“ und „untere“ Werte, zu zwei möglichen Schlüsseln. Der eine ging von 19 Prozent für Deutschland, 64 Prozent für die Schweiz und 17 Prozent für Österreich aus, der andere sah für Deutschland 29 Prozent, für die Schweiz 55 Prozent und für Österreich 16 Prozent vor.²

Wie unsicher man sich in den Fragen der internationalen Kostenverteilung war, zeigt allein schon die Tatsache, dass sowohl in dem Gutachten von Alfons Schmitt als auch im Bericht des Schweizerischen Bundesrats von 1956 für verschiedene denkbare Kostenanteile, nämlich für 10, 20, 30, 40 und 50 Prozent, alternative Berechnungen durchgeführt worden waren.³ Daraus lässt sich aber auch indirekt ablesen, dass in beiden Schriften eine über 50 Prozent hinausgehende jeweilige Kostenbeteiligung Deutschlands bzw. der Schweiz ausgeschlossen wurde. Erschienen sowohl der schweizerischen als auch der deutschen Seite solch hohe Beteiligungen unrealistisch, musste man sich doch eingestehen, dass ein zu niedrig angesetzter Anteilswert genauso wenig die tatsächlichen Verhältnisse abbildete und von den Vertragspartnern wohl kaum akzeptiert worden wäre. Einer vom Direktor des Eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft, Max Oesterhaus, anfangs der fünfziger Jahre vorgenommenen Einschätzung zufolge, könnte die Schweiz nur zu einem *kleinen Teil* an den gesamten Kosten beteiligt sein. Konkret hatte das Wasserwirtschaftsamt in einem Gutachten von 1952 einen Anteil von 25 Prozent genannt. Dieser war jedoch selbst in der Schweiz als zu gering empfunden worden und daher unter anderem in der gemeinsamen Erklärungen der Kantonsregierungen von Basel-Stadt und Basel-Landschaft im Rahmen der vom Bundesrat durchgeführten „Vernehmlassung“ des Jahres 1953 kritisiert worden.⁴

¹ Ebd., S. 242.

² Lambert, S. 56.

³ Schmitt, (Teil 1), S. 134. Bericht des Bundesrates ... (1956), S. 42.

⁴ Oesterhaus, Die Schiffbarmachung des Hochrheins ..., S. 196. Bericht des Bundesrates ... (1956), S. 92.

Ein deutscher Anteil von 60 Prozent gegenüber 40 Prozent für die Schweiz, also eine Umkehrung des Anteilsverhältnisses, welches für die Oberrheinregulierung gegolten hatte, wurde auf deutscher Seite kategorisch abgelehnt. Der Wissenschaftliche Beirat des Bundesverkehrsministers hatte dies 1952 angesichts eines geschätzten zu erzielenden deutschen Verkehrsmengenanteils von nicht einmal 20 Prozent deutlich verneint.¹ Das Baden-Württembergische Innenministerium ging sogar noch einen Schritt weiter und vertrat in seiner Denkschrift aus dem Jahr 1962 die Meinung, dass bei den Kostenverhandlungen mit der Schweiz nicht unberücksichtigt bleiben sollte, dass die Schweiz im Rahmen der Oberrheinregulierung *nur* 60 Prozent der Kosten getragen habe, während ihr über die Basler Häfen von 1958 bis 1961 mit 5,9 Mio. Tonnen etwa 85 Prozent des dadurch ermöglichten Güterverkehrs zugefallen seien.² Deutschland habe, so das Innenministerium, schon beträchtliche Vorleistungen erbracht. Auch habe das Land Baden-Württemberg für den Ausbau der Staustufe Birsfelden in der ersten Hälfte der fünfziger Jahre schon einen 60-prozentigen Kostenanteil (4,57 Mio. DM) übernommen. Für den gesamten Hochrhein wollte man diesen Verteilungsmodus jedoch keinesfalls gelten lassen.³

Sowohl auf deutscher als auch auf schweizerischer Seite schien sich im Laufe der Zeit aber die Bandbreite von 40 bis 50 Prozent als realistisch und annehmbar zu erweisen. So war die Baden-Württembergische Landesregierung ihrerseits schon Ende der fünfziger Jahre von einer deutschen Kostenbeteiligung von 40 Prozent ausgegangen. Aus der Mitte der siebziger Jahre stammt der Vorschlag des Präsidenten des Nordostschweizerischen Schifffahrtsverbandes, Österreich mit etwa 10 bis 20 Prozent zu belasten, während Deutschland und die Schweiz den Restbetrag zu je gleichen Teilen (also ca. 40 bis 45 Prozent) übernehmen sollten.⁴ Zwar wurde in den frühen fünfziger Jahren in Österreich vereinzelt die Meinung vertreten, man könnte seinen Beitrag zum Projekt am besten in der Bereitstellung

¹ Gutachten über die Ausbauwürdigkeit ..., S. 134.

² In den deutschen Häfen Breisach, Weil und Rheinfelden (Baden) konnten im selben Zeitraum lediglich 1,08 Mio. Tonnen, also ca. 15 Prozent der gesamten Gütermenge, umgeschlagen werden. (Vgl.: Der Ausbau des Hochrheins zur Großschifffahrtsstraße (Denkschrift), S. 26.)

³ Seitens der Schweiz hatte man zunächst sogar eine deutsche Kostenbeteiligung von 70 Prozent gewünscht, da das Land Baden an der Fortführung der Schifffahrt über Basel hinaus schon immer besonders stark interessiert gewesen sei. (Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 2. Wahlperiode, Protokoll-Bd. IV., (11. März 1959), S. 4069.)

⁴ HStAS: EA 1/105: 33. Sitzung (17. November 1958), S. 502. Krois, S. 135.

von Baumaterial (Holz, Eisen, Zement) erbringen,¹ doch dem Wunsch der beiden anderen Anrainer nach einer finanziellen Beteiligung hätte man sich auf die Dauer sicherlich nicht widersetzen können. Zu Finanzleistungen war man in Österreich auch grundsätzlich bereit, man wies allerdings darauf hin, dass der österreichische Kostenanteil nicht allzu groß ausfallen dürfte, da Österreich schließlich keinen Nutzen aus den äußerst rentablen zwölf Hochrheinkraftwerken ziehen könnte.² Eine 10-prozentige Beteiligung hielt man aber durchaus für realistisch und ging in der Folgezeit auch immer wieder von einer solchen Quote aus.³

Eine Einigung der Anliegerstaaten darüber, wie die Kosten letztlich finanziert werden sollten, hatte es nie gegeben. Die nachfolgend dargestellten Finanzierungsmodelle beruhen somit lediglich auf Vorschlägen von verschiedenen Seiten.

Schon 1950 wurde für die Finanzierung des deutschen Kostenanteils die Verwendung von Mitteln aus dem Europäischen Wiederaufbauprogramm (ERP) vorgeschlagen.⁴ Ende der fünfziger Jahre, als wegen der Finanzierung anderweitiger Wasserbauten in Deutschland weder Mittel des Bundes noch des Landes Baden-Württemberg für den Hochrheinausbau zur Verfügung gestellt werden konnten, wurde zeitweise auch die Vorstellung vertreten, dass die Schweiz zur vorläufigen Überbrückung in finanzielle Vorleistung gehen könnte, bis auf deutscher Seite die erforderliche Liquidität vorläge.⁵ Diskutiert wurde aber auch die Gründung einer internationalen Finanzierungs-AG zur Organisation von Bau und Finanzierung des Projekts. Eine internationale Hoahrhein-Kommission hätte zudem den Ausbau überwachen sollen.⁶ Favorisiert wurde die Idee der Hoahrhein AG vor allem auch von Bundesverkehrsminister Hans-Christoph Seeböhm. Dieser hatte gegenüber den Vertretern des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz sowie einigen schweizerischen Politikern im März 1958 während eines Zusammenkommens in Stuttgart angeregt, dass eine solche Gesellschaft zur Vorfinanzierung

¹ Jahresversammlung Rheinschiffahrtsverband Konstanz e.V. In: Strom und See, 46 Jg.(1951), Nr. 7, (S. 159-161), S. 159/160.

² Rinderer, S. 200.

³ Rhomberg, S. 200.

⁴ Deischl, S. 62.

⁵ Vgl.: Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 2. Wahlperiode, Protokoll-Bd. V., (14. Okt. 1959), S. 4792.

⁶ Müller, S. 38, 48.

des Projekts sinnvoll wäre. In ihrem Namen könnten Kredite aufgenommen werden.¹

Eine Hochrhein AG hätte allerdings, wenn ihr Zweck die Erzielung von Gewinnen gewesen wäre, nur dann einen Sinn gemacht, wenn ihr auch entsprechende Finanzleistungen zugeflossen wären. Seebohm hatte daher als eine mögliche Einnahmequelle die vorübergehende, zeitlich beschränkte Erhebung von Schifffahrtsabgaben auf der Rheinstrecke oberhalb von Basel ins Spiel gebracht. Wegen des von Seebohm erwähnten Zusatzes der zeitlichen Beschränkung, schien dieser Vorschlag den Schifffahrtbefürwortern zumindest eine gewisse Beachtung wert. Ohne diese Bedingung hätte aber vor allem die schweizerische Seite die Abgabenerhebung kategorisch abgelehnt.² Wenn aber keine Abgaben erhoben werden dürften, so müsste die öffentliche Hand in die Pflicht genommen werden, damit die AG in die Lage versetzt würde, ihren Anteilseignern deren Anleihen zurückzuzahlen. Die Schaffung einer Hochrhein AG hätte in diesem Fall also lediglich einen organisatorischen Mehraufwand bedeutet, da der Staat ja auch ohne eine Gesellschaft das Projekt hätte finanzieren können.³ Doch könnte der Einwand erhoben werden, dass der Staat ohne eine solche Gesellschaft das Geld den Kapitaleignern sofort bei Bedarf hätte zur Verfügung stellen müssen. Demgegenüber hätte die Abwicklung der Finanzierung über eine Gesellschaft dem Staat zumindest einen gewissen Zahlungsaufschub ermöglicht. Für die öffentliche Hand wäre deshalb eine Hochrhein-Gesellschaft aus liquiditätspolitischen Gründen wohl vorteilhafter gewesen. Wenn allerdings schon von vornherein damit gerechnet werden musste, dass der Staat selbst als Hauptanteilseigner auftreten würde, war auch klar, dass er gleich bei der Gründung der Gesellschaft einen nicht unbeträchtlichen Kapitalaufwand zu leisten hätte.

¹ Vgl.: WABW: Y 105 – 221 Eingaben an Ministerien und Erlasse von Ministerien 1952-1958 – Niederschrift über eine Besprechung mit Herrn Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm am Montag, 31. März 1958, in Stuttgart.

² Der Schweizerische Bundesrat präzisierte seine Haltung bezüglich der Abgabefreiheit im Bericht von 1956 dahingehend, als er Gebühren zur Benutzung von Häfen und Hafeneinrichtungen davon ausnahm. (Bericht des Bundesrates ... (1956), S. 7. Vgl.: WABW Y 105 – 221 Eingaben an Ministerien und Erlasse von Ministerien 1952-1958 – Niederschrift über eine Besprechung mit Herrn Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm am Montag, 31. März 1958, in Stuttgart.)

³ Vgl.: Müller, S. 39.

In der Literatur der sechziger Jahre finden sich vereinzelt Hinweise, wonach sich Deutschland und die Schweiz dahingehend geeinigt hätten, dass die Hochrheinschifffahrt kostendeckend betrieben werden sollte.¹ Dieses Bekenntnis sei jedoch keinesfalls mit einer Akzeptanz von Schifffahrtsabgaben durch die Schweiz gleichzusetzen gewesen. Zwar hatte der Bericht des Bundesrats an die Bundesversammlung von 1965 im Zusammenhang mit der Kostenproblematik eine Formulierung enthalten, wonach die Frage der Einführung von Schifffahrtsabgaben bei den schweizerischen Binnenschifffahrtsprojekten allgemein noch als offen galt.² Ein Umschwenken der schweizerischen Position in der Abgabenfrage war jedoch kaum vorstellbar.

Was die Kosten für Betrieb, Unterhalt und Erneuerung der Schifffahrtsanlagen anbelangte, sollten diese den Kraftwerksbetreibergesellschaften der jeweiligen Staustufen zumindest teilweise angelastet werden. Da die Stufen Hemishofen und Rheinfall über kein Kraftwerk verfügten, sollten dort die jährlich anfallenden Kosten von den beiden Staaten jeweils hälftig übernommen werden.³

16.3 Zum Problem der Kostenaufteilung in Deutschland und in der Schweiz

In Deutschland bestanden seit den frühen zwanziger Jahren rechtliche Regelungen, die für die Frage der Finanzierung des Hochrheinschifffahrtsprojekts von grundlegender Bedeutung waren. Im sogenannten „Wasserstraßenstaatsvertrag“ vom März 1921 wurde die Übernahme der im Besitz der Länder stehenden Wasserstraßen durch das Reich beschlossen, allerdings mit Ausnahme des Hochrheins. Die badische Regierung war damals noch davon ausgegangen, sie könnte allein mit Hilfe der den Hochrheinkraftwerken auferlegten Leistungen sowie durch die ebenfalls von den Kraftwerken zu zahlenden Wassernutzungsentgelte die Kosten für die Schiffbarmachung des Hochrheins aufbringen, ohne den Landeshaushalt zu belasten. Sie erwartete sogar einen Überschuss dieser Einnahmen über die Projektkosten.⁴ Im Staatsvertrag zwischen

¹ Stein, S. 27.

² Bericht des Bundesrates ... (1965), S. 104.

³ Vgl.: Müller, S. 41/42.

⁴ Vgl.: Der Ausbau des Hochrheins zur Großschifffahrtsstraße (Denkschrift), S. 5, 28. Stang, S. 401.

dem Reich und den Ländern Württemberg, Baden und Hessen vom 01. Juni 1921 über die Ausführung der Neckar-Donau-Wasserstraße („Neckar-Donau-Staatsvertrag“) hatte sich Baden für den Fall der Übernahme des Hochrheins durch das Reich die ausschließliche Verwendung der Wassernutzungsentgelte zum Zwecke der Schiffbarmachung des Hochrheins zusichern lassen. Diese Einnahmen durften also nicht für die Finanzierung anderer Projekte wie z.B. des Neckarkanals verwendet werden, sondern würden, sofern sie nicht dem Hochrheinausbau zukämen, ausschließlich dem Land Baden zufallen.¹ Somit bestand nur die Möglichkeit, dass die Gelder entweder in den vom Reich durchgeführten Hochrheinausbau geflossen wären oder bei Nichtrealisierung des Projekts beim Land Baden verblieben wären. In jedem Falle wären die Entgelte also stets zum Nutzen des Landes Baden eingesetzt worden.

Die Vorstellung, man könnte allein mit Hilfe der Erträge aus der Wasserkraftnutzung die Kosten der Schiffbarmachung des Hochrheins decken und darüber hinaus sogar noch ein Gewinn erzielen, stellte sich im Laufe der Zeit schon allein wegen der permanenten Kostensteigerungen als Utopie heraus. Entsprechende Erfahrungen wurden beispielsweise auch im Zusammenhang mit der Neckarkanalisation gemacht. Dort zeigte sich schon bald nach der Stabilisierung der Papiermark 1923/24, dass die Erträge aus der Wasserkraftnutzung die Kosten noch nicht einmal kompensieren konnten und somit eher ein Verlust drohte.² Da also schon relativ früh feststand, dass das Land Baden gar nicht im Stande wäre, allein den Hochrheinausbau durchzuführen, lag schon seit den fünfziger Jahren der Gedanke nahe, eine entsprechende Änderung des „Neckar-Donau-Staatsvertrags“ vorzunehmen, um den Hochrhein in eine Bundeswasserstraße umzuwandeln, d.h. die Rheinstrecke oberhalb von Basel der Verwaltungs- und Finanzhoheit des Bundes zu unterstellen. Mit Schreiben vom 17. November 1958 hatte der damalige baden-württembergische Ministerpräsident Gebhard Müller der Bundesregierung die Übernahme des Hochrheins angetragen. Müller stellte die dem Land zufallenden Wassernutzungsentgelte für die Finanzierung des Projekts zur Verfügung und erklärte die Bereitschaft Baden-Württembergs, sich an dem nach Abzug der Wassernutzungsentgelte noch

¹ Vgl.: HStAS: E 130 b, Nr. 96 Neckar-Donau-Staatsvertrag vom 01. Juni 1921.

² Der Ausbau des Hochrheins zur Großschiffahrtsstraße (Denkschrift), S. 28.

verbleibenden deutschen Kostenanteil *angemessen* zu beteiligen.¹ In Anlehnung an den dem Neckarausbau zugrunde gelegten Verteilerschlüssel war man bereit, sich an den von Deutschland zu tragenden Kosten für die Schiffbarmachung des Hochrheins zu einem Drittel zu beteiligen. Ministerialdirektor Fetzer hatte in einer Kabinettsitzung der Landesregierung 1958 bezüglich dieses finanziellen Entgegenkommens sogar von einer *Freigiebigkeit* des Landes gesprochen, da eine Bundeswasserstraße ansonsten in der ausschließlichen finanziellen Trägerschaft des Eigentümers, also des Bundes, stünde.² Sicherlich bedeutete der genannte Verteilungsmodus zwischen Bund und Land für die Bundesregierung eine deutliche finanzielle Entlastung, trotzdem versuchte sie, zu einer besseren Position zu gelangen, indem man gegenüber der Landesregierung in Stuttgart eine Abänderung des Verhältnisses von bisher 2 : 1 auf 1 : 1 anregte. Danach wären die nach der Anrechnung der Wassernutzungsentgelte noch verbleibenden Kosten von Bund und Land je zur Hälfte zu tragen gewesen. Da man in Baden-Württemberg an einer solchen Regelung jedoch nicht interessiert war, beharrte man auch weiterhin auf der 2 : 1 - Verteilung.³

Für die Organisation der Bau- und Finanzierungsmaßnahmen war, wie bereits erwähnt, unter anderem auch die Gründung einer „Hochrhein-AG“ diskutiert worden. Dieser gemischtwirtschaftlichen Unternehmung hätten als Einnahmen einerseits die Wassernutzungsentgelte, andererseits die Zuschüsse von Bund und Land zur Verfügung gestanden. Hätte die Gesellschaft in dringenden Fällen noch zusätzlich Kredite aufnehmen müssen, wären diese durch entsprechende Bürgschaften des Staates in ausreichendem Maße abgesichert worden. Insgesamt versprach man sich von der Gründung einer solchen „Hochrhein-AG“ eine höhere Flexibilität in der Finanzierung des Ausbauprojekts.⁴ Da bis zum eigentlichen Baubeginn noch einige Jahre vergehen würden, wurde vorgeschlagen, diese Gesellschaft so rasch wie möglich zu schaffen, damit sie in der Zwischenzeit einen Großteil der erforderlichen Finanzmittel, vor allem die Wassernutzungsentgelte, ansparen könnte.⁵ Allein im Jahr 1958 fielen ca. 1,8 Mio. DM an

¹ Vgl.: Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 2. Wahlperiode, Protokoll-Bd. V., (14. Oktober 1959), S. 4792.

² Vgl.: HStAS: EA 1/105: 33. Sitzung (17. November 1958).

³ Generalverkehrsplan 1965, S. 114.

⁴ Vgl.: Der Ausbau des Hochrheins zur Großschiffahrtsstraße (Denkschrift), S. 30/31.

⁵ Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 2. Wahlperiode, Protokoll-Bd. V., (14. Oktober 1959), S. 4792.

Wassernutzungsentgelten an. Der aufgelaufene Wert von 1952 bis einschließlich 1958 betrug etwa 10,9 Mio. DM. Für die Zeit nach Fertigstellung aller Hochrheinkraftwerke (für 1968 angenommen) schätzte man die dann zu erzielenden Beträge auf 2,7 Mio. DM pro Jahr.¹

Die Idee einer „Hochrhein-AG“ hatte in der Schweiz keine große Anhängerschaft gefunden. Schon 1941 hatte der damalige Direktor des Eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft, Mutzner, derartige Überlegungen abgelehnt, da eine solche Gesellschaft schließlich Einnahmen benötigte und deswegen mit dem Verlust der von der Schweiz für erhaltenswert erachteten Abgabefreiheit gerechnet werden müsste. Demgegenüber dachte man in Bern eher an eine Übernahme der gesamten Kosten durch die öffentliche Hand und die direkte Aufteilung der Kosten zwischen dem Bund und den Kantonen.² Dabei galt es zunächst einmal zu klären, welche Gebietskörperschaft welche Kosten zu tragen hätte. Mutzner hatte die Übernahme der laufenden Kosten für Betrieb und Unterhaltung der Schifffahrtsanlagen durch die Kantone gefordert. Als Begründung führte er unter anderem an, dass man für die Binnenschifffahrt keine Zentralisierung wie bei den Bahnen anstrebte und dass die Kantone besser mit der vor Ort vorliegenden Situation vertraut wären, als etwa eine zentrale Verwaltungsstelle in Bern. Außerdem würden den Kantonen laufend Mittel aus der Nutzung der Wasserkräfte (Konzessionsgebühren, Wasserzinse, Steuern, etc.) zufließen, dem Bund hingegen nicht. Aus Sicht des Bundes wurde die Übernahme der laufenden Kosten durch die Kantone durchaus für vertretbar gehalten. Selbst wollte man sich nur an den einmalig anfallenden Aufwendungen beteiligen.³ Eventuell könnten Betrieb und Unterhaltung der Schifffahrtsanlagen bei Staustufen mit Kraftwerksbauten durch die jeweiligen Kraftwerksbetreibergesellschaften erfolgen, bei Staustufen ohne Kraftnutzung sollte diese Aufgabe aber auf jeden Fall in der Kompetenz der Kantone liegen, wobei sich die Kantonsregierungen von Schaffhausen und Thurgau hierzu schon 1941 bereit erklärt hatten.⁴ Was die Hafenanlagen anbelangte, so wäre deren Erstellung nach Ansicht des Wasserwirtschaftsamtes durch die Kantone, die Kommunen und eventuell unter Beteiligung privater

¹ Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 2. Wahlperiode, Protokoll-Bd. IV., (11. März 1959), S. 4068/4069.

² Mutzner, S. 90.

³ Vgl.: Ebd., S. 90.

⁴ Vgl.: Ebd., S. 90/91.

Investoren durchzuführen. Die Häfen selbst waren als eigenständig wirtschaftende und damit sich selbst tragende Unternehmen geplant.¹

Während der Nordostschweizerische Verband für die Schifffahrt Rhein-Bodensee in Analogie zu den deutschen Verhältnissen an eine Übernahme von zwei Dritteln der Kosten durch den Bund dachte, tendierte die Bundesregierung in Bern eher zu einem Drittel. Nach Aussage des Vorstehers des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements und Bundesratsmitglied, Escher, wäre der Bundesanteil zwar noch unklar, würde sich allerdings in der Bandbreite von 20 bis 30 Prozent bewegen.² Eine stärkere Beteiligung des Bundes bei der Finanzierung des Hochrheinausbaus hatten sich aber nicht zuletzt die Kantone gewünscht. In der „Vernehmlassung“ des Jahres 1953 hatten einige der Kantonsregierungen auch Stellung zum Problem der Projektfinanzierung generell sowie zu einer eigenen Kostenübernahme bezogen. Auch im Rahmen der „Vernehmlassung“ in den Jahren 1970/71 hatten die Kantonsregierungen ihren Standpunkt über die Hochrheinschifffahrt und zur Finanzierung eventueller Freihaltungsmaßnahmen der betroffenen Gewässerstrecken äußern können. Dabei konnte jedoch festgestellt werden, dass mit dem bloßen Wunsch mancher Kantone nach der Schiffbarmachung des Hochrheins nicht unbedingt auch ihre Bereitschaft zur Übernahme eines etwaigen Kostenanteils einherging. Mit Ausnahme der Hauptkontrahenten Schaffhausen und St. Gallen konnte und wollte sich die Mehrheit der Kantone keine abschließende Zusage bezüglich einer Kostenbeteiligung vom Bundesrat entlocken lassen. Man war sich bewusst, dass sich eine zu vorschnelle Entscheidung zu einem späteren Zeitpunkt, wenn es nämlich um die Verwirklichung des Projekts ginge, nachteilig auswirken könnte. In seinem Staats- und völkerrechtlichen Gutachten von 1965 hatte der damalige Richter am Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe Erwin Stein die Meinung vertreten, der Schweizerische Bundesrat habe in seinem Bericht von 1956 sein Interesse an der Realisierung des Hochrheinprojekts gerade deshalb zurückgezogen, da er die Finanzierung des Projekts als eine größtenteils kantonale Aufgabe aufgefasst habe, ihm aber gleichzeitig klar war, dass die Kantone ihrerseits über den Ausbau noch uneins seien.³ Gerade darin lag schließlich das

¹ Oesterhaus, Die Schiffbarmachung des Hochrheins ..., S. 196.

² Leuenberger, Der bundesrätliche Bericht ..., S. 13/14. Vgl.: Der Bundesrat zur Frage der Schiffbarmachung des Hochrheins, S. 214.

³ Stein, S. 27.

Dilemma der Hochrheinschifffahrt. Einerseits wollten einzelne Kantone dem Projekt zustimmen, konnten und wollten dies aber nur unter der Voraussetzung tun, selbst durch die Ausbaukosten nicht übermäßig belastet zu werden. Doch stand weder die genaue Höhe der insgesamt entstehenden Kosten noch ein in irgendeiner Weise für alle Beteiligten akzeptabler Verteilungsschlüssel fest. Zudem war der Bund genauso wie die Kantone bestrebt, den geringeren Teil tragen zu müssen. Für einen gerechten Aufteilungsmodus mussten allgemein anerkannte Kriterien zugrunde gelegt werden. Der jeweils auf die Kantone entfallende Nutzen der Wasserstraße war hierzu am ehesten geeignet. Allerdings war zu keiner Zeit je abschließend festgestellt worden, worin der eigentliche Nutzen der Hochrheinschifffahrt letztlich bestünde. Während die Befürworter den Vorteil schon in den Frachtersparnissen sahen, verstanden andere die durch die Kostenreduktion bewirkte wirtschaftliche Belebung im Einzugsgebiet als allein maßgebend. Letzteres konnte jedoch nur geschätzt werden und musste daher bald dem Vorwurf der Willkür und Ungerechtigkeit ausgesetzt sein.

Auf deutscher Seite gestalteten sich die Probleme ähnlich, denn auch dort waren Bund und Land bemüht, den jeweils auf sie entfallenden Kostenanteil so gering wie nur möglich zu halten. Dies schien aus haushaltspolitischer Sicht gewiss nachvollziehbar. Es verschlechterte die Aussichten auf einen konkreten Ausbau des Hochrheins aber ungemein. Denn je unterschiedlicher die einzelnen Positionen waren, desto schwieriger mussten sich die Verhandlungen über die Kostenbeteiligung auf beiden Seiten intern sowie im späteren zwischenstaatlichen Kontakt gestalten. Solange in dieser Frage keine Lösung möglich war, konnte an die Verwirklichung der Hochrheinschifffahrt nicht einmal annähernd gedacht werden. Alleine dieser Aspekt genügt, um heute das Scheitern des Ausbauprojekts plausibel zu begründen.

17 Zum Problem des Natur-, Landschafts- und Gewässerschutzes

17.1 Der Hochrheinausbau und die „Rheinau-Frage“

Die Realisierung technischer Großprojekte hat in aller Regel massive Eingriffe in Natur und Landschaft zur Folge. Der Bau des monumentalen Assuan-Staudamms in Ägypten etwa, mit dem die Energieversorgung des Landes gesichert werden sollte, bewirkte beispielsweise das Ausbleiben der jährlichen Überschwemmungen des Nils und damit des für den Ackerbau segensreichen fruchtbaren Schlamms. Der Aufstau des Flusses oberhalb des Staudamms, „Nasser-See“ genannt, bedrohte außerdem Güter von überragender kulturhistorischer Bedeutung. Nur durch das Eingreifen der UNESCO konnte seinerzeit der berühmte Tempel Ramses´ II bei Abu Simbel vor den Fluten gerettet werden. Dieses Beispiel zeigt recht deutlich, wie sehr wirtschaftliche und technische Interessen einerseits und die Belange des Natur-, Landschafts- und Heimatschutzes andererseits bei derartigen Projekten aufeinanderprallen können. Es führt aber ebenso vor Augen, wie laut der Aufschrei der Allgemeinheit sein kann, wenn unersetzliche landschaftliche und kulturelle Werte vom Untergang bedroht sind. Derartige Konfrontationen finden weltweit im Kleinen wie im Großen ständig statt. Insofern verwundert es nicht, dass selbst der Gedanke, den Hochrhein schiffbar zu machen, nicht nur Befürworter, sondern auch eine durchaus beachtliche Opposition gefunden hatte, die sich in der Hauptsache aus Gruppierungen des Natur-, Landschafts-, Heimat- und Gewässerschutzes rekrutierte. In den nachfolgenden Betrachtungen soll der hier angesprochene Gegensatz in Bezug auf unser Thema anhand mehrerer Beispiele genauer verdeutlicht werden. Ein Problemkreis, der vor allem in den frühen fünfziger Jahren des 20. Jahrhunderts die Debatte weitgehend beherrscht hatte, war der Kraftwerksbau von Rheinau, der das Erscheinungsbild des Rheinfalls von Schaffhausen zu beeinträchtigen drohte. Ferner wurde eine Schädigung der Fischerei durch Kraftwerksbau und Industrialisierung befürchtet. Hierzu wollen wir die Verhältnisse am Rhein selbst sowie an der Wutach, einem Zufluss zum Rhein oberhalb von Waldshut auf deutscher Seite, genauer beleuchten. Schließlich wenden wir uns dem Streit um

die Trinkwasserversorgung großer Teile Baden-Württembergs aus dem Bodensee mit deren Folgen für die Hochrheinschifffahrt zu.

Wie die vorangegangenen Ausführungen gezeigt haben, war man bereits in früheren Zeiten bestrebt, die Fahrwasserverhältnisse auf dem Rhein oberhalb von Basel zu verbessern. Die Idee, die Stromschnellen und Wasserfälle etwa durch Sprengungen zu beseitigen, spielte hierbei eine große Rolle. Damit war aber unweigerlich auch der ca. 25 m hohe Rheinflall von Schaffhausen ins Visier derartiger Projektverfechter geraten. Am vehementen Widerstand der ortsansässigen Fischer sowie der vom Güterumschlag lebenden Schiffer und Flößer waren diese Vorhaben jedoch gescheitert. Damals hatten zweifelsohne die wirtschaftlichen Interessen der genannten Gruppen überwogen. Der Naturschutz spielte zum damaligen Zeitpunkt keine Rolle. Dass der Rheinflall in früheren Zeiten schon als touristische Attraktion gegolten hatte, ist zwar eine nicht von der Hand zu weisende Tatsache. Es scheint aber eher zweifelhaft, dass den Menschen in der gegenseitigen Abwägung die touristischen Werte mehr bedeutet hatten als der Wert der vorüberziehenden Handelsschiffe. Welche Motive damals auch immer maßgebend waren, ist man in Schaffhausen heute über die seinerzeitige Entscheidung der Vorderösterreichischen Regierung und die deutliche Abwehrhaltung der Bevölkerung gewiss nicht unglücklich. Zufrieden ist man in heutiger Zeit aber sicherlich auch mit der 1951 von der Kantonsregierung von Schaffhausen getroffenen Entscheidung, einem Initiativbegehren der Rheinaugegner zuzustimmen, wodurch eine Änderung des Wasserrechtsgesetzes des Kantons und eine Volksabstimmung über die Unzulässigkeit des Rheinaufstaus innerhalb des Schaffhauser Kantonsgebiets bis unterhalb des Rheinflalls erwirkt werden sollte. Hinter diesem Vorgehen hatte der damalige Vizedirektor des Eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft, Max Oesterhaus, die Hoffnung der Kraftwerksgegner von Rheinau vermutet, der Bundesrat würde sich aufgrund eines solchen Gesetzgebungsaktes umstimmen lassen und seine 1944 erteilte Konzession für das Kraftwerk von Rheinau zurückziehen.¹ Auch in der 1954 durchgeführten gesamtschweizerischen Volksabstimmung über den Schutz der Stromlandschaft Rheinflall-Rheinau hatte die Bevölkerung des Kantons

¹ Vgl.: Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee: Sitzung des Zentralausschusses vom 13. Oktober 1951 in St.Gallen. In: Strom und See, 46 Jg.(1951), Nr. 11, (S. 252/253), S.253.

Schaffhausen – übrigens als einzige der 25 Kantone – die Initiative der Rheinau-Gegner mehrheitlich unterstützt.¹

Worum ging es aber bei dem Rheinau-Projekt konkret und worin lag die Verbindung zur Hochrheinschifffahrt? Wie schon an anderer Stelle erwähnt, war aufgrund der Gefällsverhältnisse und der Fließgeschwindigkeit der Rhein oberhalb von Basel schon am Ende des 19. Jahrhunderts ins Blickfeld der aufkeimenden Energiewirtschaft und der Industrie geraten. Mit dem Bau des Kraftübertragungswerks in Rheinfelden von 1895 bis 1898 hatte der schrittweise Ausbau des Hochrheins auf seiner gesamten Länge bis zum Bodensee für die Zwecke der Kraftausnutzung begonnen. Auch bei Rheinau, unterhalb des Rheinfalls von Schaffhausen gelegen, war eine Kraftwerksstufe geplant. Der Grundidee des Schifffahrtspioniers Rudolf Gelpke folgend, waren Kraftausbau und Schiffbarmachung unmittelbar aneinander gekoppelt, d.h. die durch die Kraftanlagen und Wehre geschaffenen Stauhaltungen sollten den Güterschiffen die für den Schiffsverkehr erforderliche Fahrwassertiefe ermöglichen. Auch im Bereich von Rheinau, wo der Rhein eine sehr enge Schleife in der Landschaft vollzieht, hatte sich die Nutzung des hinter dem Kraftwerk aufzustauenden Rheinabschnitts für die Schifffahrt angeboten. Bereits in der ersten Hälfte der dreißiger Jahre standen sich zwei Projektvarianten gegenüber. Die erste sah einen Stollendurchstich an der engsten Stelle der Rheinschleife vor. Der zweite Vorschlag ging von einem einfachen Stromwerk aus, durch welches die Schleife eingestaut werden sollte. Letzterem lag dabei die Annahme zugrunde, dass selbst enge Flussschleifen von größeren Schiffen und Kähnen durchfahren werden könnten. Die Kosten lägen zudem im Vergleich zum Durchstichsprojekt um ca. 15 Mio. CHF niedriger. Während der Nordostschweizerische Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee damals für die aus Sicht der Schifffahrt und der Kraftnutzung wirtschaftlichere Lösung votiert hatte, übte sich die Zürcher Kantonsregierung noch in Zurückhaltung, da durch den Aufstau in der Rheinschleife die tiefer gelegenen Gebäudeteile des Klosters und der Anstalt Rheinau eventuell gefährdet worden wären.²

¹ Vgl.: Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1954, S. 515.

² Vgl.: Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee: Jahresbericht und Jahresrechnung 1932. In: Die Rheinquellen, 28 Jg.(1933), (S. 61–66), S. 63.

Unabhängig von der zu wählenden Variante und dem genauen Standort des Kraftwerks sowie der Schifffahrtsanlagen war ein Rückstau des Rheins bis unmittelbar unterhalb des Rheinfalls in jedem Fall unabwendbar. Damit war aber gleichzeitig eine Beeinträchtigung des äußeren Erscheinungsbilds des Wasserfalls zu befürchten, denn mit dem höheren Einstau hätten die Wasserbewegungen im Rheinfallbecken nicht mehr dem gewohnten Anblick entsprochen. Mit dieser Feststellung war die Hauptsorge der Kraftwerks- und Schifffahrtsgegner in und um Rheinau bereits thematisiert. Aus ihrer Sicht wäre der Rheinfall sowie die gesamte Rheinuferlandschaft bis nach Rheinau *verschandelt* oder gar zerstört worden.¹ Schon in den dreißiger Jahren, also bald nach Bekanntwerden der beiden Projektvarianten, hatten sich die Vertreter des schweizerischen Natur- und Heimatschutzes aber auch der Wassersportverbände zum Protest gegen die Pläne zum Bau des Rheinauer Kraftwerks zu Wort gemeldet. Ihre Kritik richtete sich zunächst auf den Bau des Durchstichkanals für die Schifffahrt sowie gegen die beabsichtigte Industrialisierung. Befürchtet wurde zum einen die Beeinträchtigung im Erscheinungsbild des Rheinfallbeckens durch den höheren Aufstau des Rheins hinter dem Kraftwerk Rheinau. Darüber hinaus aber auch die Wandelung der Rheinschleife zu einer Auenlandschaft, der letztlich die gänzliche Austrocknung drohte. Aus diesem Grunde hatten die Befürworter des Rheinauer Kraftwerks in einem zweiten Konzessionsgesuch schließlich von der Durchstichvariante abgesehen. Die Schiffe sollten nunmehr im natürlichen Flussbett verbleiben.²

Die zunehmende Organisation der Kraftwerks- und Schifffahrtsgegner war seitens der Befürworter anfänglich offenbar eher als Modeerscheinung aufgefasst worden, der man mit einer gewissen Abschätzigkeit – man sprach etwa von *ländlicher Standespolitik* oder *Bauernpolitik* – begegnete. Für die Schweiz, so argumentierten die Befürworter der Ausbauprojekte, musste es gelten, sich im Widerstreit der von den Heimatschützern vertretenen *ideellen Bestrebungen* einerseits und den berechtigten Belangen der Wirtschaft andererseits möglichst zugunsten der letztgenannten zu entscheiden.³ Aus Schifffahrtskreisen verlautete hierzu:

¹ Vgl.: Misstöne um Rheinau, S. 138.

² Heimatschutz und Oberrheinausbau (Stufe Rheinau), S. 70. Vgl. auch: Rheinschifffahrtsverband Konstanz e.V.: Geschäftsbericht 1931. In: Die Rheinquellen 27 Jg.(1932), (S. 52–55), S. 53.

³ Vgl.: Rheinschifffahrt und Heimatschutz, S. 165/166.

„Für die verantwortlichen Behörden geht es nicht bloß darum, der Natur Schutz zu gewähren, sondern auch darum, dem wirtschaftlichen Leben mögliche Erleichterungen zu schaffen und ihm neue Kräfte zuzuführen.“¹

„Wir können in unserer kleinräumigen und rohstoffarmen Schweiz nicht von solchen Bewegungen leben. Es braucht gar keine Animosität gegen diese Institutionen, wenn man sich auf den Standpunkt stellt, daß Lebensnotwendigkeiten und wichtige Entwicklungsfragen der Wirtschaft voranzugehen haben. Der Gedanke ist ganz unhaltbar, einer Gegend nur mit Rücksicht auf ihren historischen Zustand eine Besserstellung und Entwicklung vorzuenthalten. Arbeitskräfte, Produktionsmittel, Produktionsgelegenheiten, gehören vorläufig noch in keine Konservengläser hinein. Unsere im Rückstande gebliebenen Ortschaften, Kleinstädte am Rhein, in Museen verwandeln zu wollen, ist unsinnig. Mit Stillstand, mit Hintanhaltung von Erfindergeist, von wirtschaftlicher Verbesserung und Entwicklung ist dem Lande nicht gedient.“²

Die Diskussion um die Staustufe Rheinau war also schon in den dreißiger Jahren entbrannt. An den Argumenten der Befürworter und der Gegner hatte sich auch zwanzig Jahre später kaum etwas geändert. Doch erreichte die Debatte erst in den fünfziger Jahren, als es um die definitive Verwirklichung ging, ihren Siedepunkt und sollte erst mit einer politischen Entscheidung enden. Wenden wir uns zunächst dieser Phase der Auseinandersetzung zu.

Im Zusammenhang mit dem Rheinauer Kraftwerksprojekt hatte sich insbesondere die wichtige Frage um die Höhe des Aufstaus oberhalb der Kraft- und Wehranlagen gestellt. In seinem Bericht an den Großen Rat des Kantons hatte der Regierungsrat von Schaffhausen Anfang 1951 festgestellt, dass „(...) *die kahlen Kiesufer mit den unschönen Ablaufröhren, die nur bei Staukote 358 Meter überspült würden* (...)“³ verschwinden. Der hinter dem Schlösschen Wörth verlaufende Rheinarm hätte bei einem natürlichen Wasserregime von weniger als 357,5 m trocken gelegen, bei einem künftigen Einstau jedoch auch im Winter ständig Wasser geführt. Den Einstau bewerteten die Schifffahrts- und Kraftwerksbefürworter in gewisser Hinsicht als vorteilhaft, da somit aus ihrer Sicht sogar zur Verbesserung des Gesamtbildes des Rheinfalls beigetragen werden könnte. Unter Umständen könnten sogar *neue Schönheiten*, etwa ein *ruhigeres Wellenspiel*, entstehen. Hatte man deshalb also 358 m als das optimale Maß

¹ Zit. nach: Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee: Jahresbericht und Jahresrechnung 1933. In: Die Rheinquellen, 29 Jg.(1934), (S. 37–41), S. 39.

² Zit. nach: Rheinschifffahrt und Heimatschutz, S. 166.

³ Zit. nach: Rheinau, Rheinfall, Naturschutz, S. 136.

aufgefasst, das in den Sommermonaten bei einer Stauhöhe von 358,50 m um einen halben Meter und im Winter bei 359 m Einstau um einen ganzen Meter überdeckt würde, so empfand man dies keinesfalls als Beeinträchtigung des Rheinfalls in seiner Gesamterscheinung. Die genaue Stauhöhe sollte allerdings erst nach einigen Stauversuchen durch die Konzessionsbehörden festgelegt werden.¹

In den Debatten der Kantonsparlamente von Zürich und Schaffhausen waren die das Kraftwerksprojekt ablehnenden Stimmen immer lauter geworden, so dass man in der Ostschweiz seine Interessen in Bezug auf den Hochrhein und den Bodensee in ernster Gefahr sah. Daher wurde ein „Ostschweizerisches Aktionskomitee für Kraftwerk Rheinau und Hochrheinschiffahrt“ gegründet, dem Vertreter aller politischen Richtungen sowie diverser Wirtschaftsorganisationen angehörten. Am 03. Februar 1952 hatte diese Vereinigung in St. Gallen eine öffentliche Kundgebung veranstaltet, an der sich nach eigenen Angaben 3.000 Personen beteiligten. In den dort gehaltenen Referaten war die Problematik der künftigen Energieknappheit sowie die verkehrstechnische Abseitslage und die einseitige Wirtschaftsstruktur der Ostschweiz thematisiert worden.² Unterstützt durch Regierungsvertreter der Kantone Aargau, Thurgau, St. Gallen, Graubünden sowie beider Appenzeller Kantone weigerten sich die Konzessionäre, freiwillig auf den Bau des Rheinauer Kraftwerks zu verzichten. Eine vom Bundesrat einberufene Einigungskonferenz in Zürich am 03. April 1952 war an den unnachgiebigen Haltungen beider Lager gescheitert. Der von der Schweizerischen Heimatschutzvereinigung in die Debatte eingebrachte Vorschlag, den Kraftwerksbau bei Rheinau solange hinauszuschieben, bis die Hochrheinschiffahrt den Bau des Kraftwerks sowie des Wehrs unabwendbar machen würde, war von den Rheinaubefürwortern strikt abgelehnt worden. Einen ähnlichen Vorschlag hatte auch das Zürcher Komitee zum Schutz der Stromlandschaft Rheinfall-Rheinau unterbreitet. Dabei war die Weiterverfolgung des Schifffahrtsgedankens unter gleichzeitigem Verzicht auf die Verwirklichung des Rheinauer Kraftwerks angedacht worden. Allerdings hatte sich das Komitee nicht dazu geäußert, wie alternativ die im Bereich der Rheinauer Schleife erforderliche Stauhaltung für den Schiffsverkehr erzielt werden könnte. Für die Schifffahrtsverbände war dieser Vorstoß nicht mehr als ein taktischer Versuch, die Kraftwerks- und

¹ Vgl.: Ebd.

² Vgl.: Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee. Ostschweizerische Kundgebung ..., S. 25/26.

Schiffahrtsbefürworter in zwei Lager zu spalten und in Gegnerschaft zueinander zu bringen. Ein Verzicht auf das Rheinauer Kraftwerk hätte aus ihrer Sicht früher oder später auch das definitive Aus für das Hochrheinschifffahrtsprojekt bedeutet.¹ Die Kraftwerkskonzessionäre dagegen wollten die Errichtung des Werks in keinem unmittelbaren Zusammenhang zur Frage der Hochrheinschiffahrt wissen, schließlich war der Bau des Kraftwerks die alleinige Angelegenheit der Konzessionäre und eine zu enge Aneinanderkoppelung hätte für sie möglicherweise einen Verlust an Zuständigkeiten in der Kraftwerksfrage bedeutet. Des Weiteren verwies man aber auch darauf, dass nach den bisherigen Vorstellungen der Schweiz und Badens zuerst die Kraftnutzung voranschreiten und erst im zweiten Schritt die Schifffahrt folgen sollte.²

In zwei Gutachten der Professoren Ruck (Basel) und Giacometti (Zürich) waren Bedenken rechtlicher Art an dem Rheinau-Projekt geäußert worden. Nach Rucks Auffassung musste schon allein die Rechtmäßigkeit der 1944 erteilten Konzession bezweifelt werden, da unter anderem hinsichtlich des Verleihungsverfahrens und der Veröffentlichung der Projektvorlagen Unregelmäßigkeiten aufgetreten wären. Diese Kritik wurde allerdings vom Eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft strikt zurückgewiesen. Das Gesuch für den Bau des Kraftwerks Rheinau sei 1931 ordnungsgemäß zusammen mit der Projektvorlage der Gesuchsteller veröffentlicht worden. Von den damals geäußerten 46 Einsprachen gegen das Projekt habe sich nur ein Teil gegen die Konzessionserteilung und gegen die Bauausführung unmittelbar gerichtet. Erst nach mehrfachen Änderungen des Ursprungsentwurfs, die im Wesentlichen auch von der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission gut geheißen worden waren, hatte schließlich erst die Projektvorlage von 1942 die Konzession erhalten, allerdings mit dem Vorbehalt, auch nach der Konzessionserteilung noch behördlich genehmigte Verbesserungen an dem Konzept vornehmen zu können. Weiter argumentierte das Wasserwirtschaftsamt, dass die seinerzeitige Veröffentlichung der Konzessionsgesuche zwar möglich, aber nicht unbedingt zwingend vorgeschrieben gewesen sei. Die Rechtsgültigkeit der erteilten Konzession könnte somit auch nicht angezweifelt werden.³

¹ Misstöne um Rheinau, S. 137. Zum Ergebnis der Konferenz um Rheinau, S. 64.

² Zum Ergebnis der Konferenz um Rheinau, S. 64.

³ Vgl.: Breitenmoser, Warum der Bundesrat an der Konzession Rheinau festhielt, S. 12.

Giacomettis Kritik an dem Rheinau-Projekt betraf demgegenüber weniger den unmittelbaren Formalismus der Konzessionserteilung, er stellte aber mit der Auffassung, wonach sich *Heimat und Staat* nunmehr in einem *Kampf* befänden, unweigerlich die politischen Entscheidungsprozesse und das geltende Recht in der Schweiz an sich in Frage. Mit dieser Meinung löste er einen Streit unter den Rechtsgelehrten des Landes aus. Aus der Sicht des Berner Professors Burckhardt konnte niemals das bloße Gefühl des Einzelnen über Sein oder Nichtsein von Rechtstatbeständen entscheiden, die bereits nach geltendem Recht geschaffen worden seien. Der Zürcher Staatsrechtler Kägi hatte in diesem Zusammenhang sogar von *gefährlicher Sophistik* gesprochen, wenn die Orientierung an Recht und Verfassung als bloße Theorie abqualifiziert und demgegenüber Rechtsverletzungen als mit dem Menschenverstand nachvollziehbar und begründbar erachtet würden. Die Gesetzesgebundenheit, also die *Legalität*, wäre eine der freien Gemeinschaft immanente Grundbedingung, keine bloße, von Juristen übertriebene *Formsache*.¹

Unter dem Eindruck dieser Diskussion hatte der Bundesrat am 26. Dezember 1951 den Beschluss gefasst, an der am 22. Dezember 1944 erteilten Konzession festzuhalten. Diese Entscheidung hatte die Kraftwerksgegner jedoch nicht davon abgehalten, noch vehementer in Bern gegen das Projekt aufzutreten und sogar eine Verfassungsänderung anzustreben.² Allen Gegenaktionen von Natur- und Heimatschutz in Bern zum Trotz hatte die Regierung aber ihr klares Bekenntnis zu dem Kraftwerksprojekt in ihrer Antwort vom 18. Januar 1952 nochmals wiederholt.³ Die Auseinandersetzung der Rechtsgelehrten hatte dem Bundesrat offenbar die Brisanz der Situation vor Augen geführt, da mit dem Zuspruch zum Ausbau nicht nur den Belangen der dort ansässigen Wirtschaft und damit auch der Volkswirtschaft an sich Rechnung getragen werden sollte, sondern gleichzeitig seine eigene politische und juristische Glaubwürdigkeit nach Innen wie nach Außen auf dem Spiel stand. Zusammenfassend hatte der Bundesrat deshalb in seinem Bericht seine endgültige Entscheidung zu Gunsten des Rheinauer Kraftwerks am 24. Juni 1952 folgendermaßen begründet:

¹ Vgl.: Schlussfolgerungen des Bundesrates im Rheinau-Entscheid, S. 112.

² Vgl.: Schluss-Strich unter Rheinau? S. 14.

³ Breitenmoser, Warum der Bundesrat an der Konzession Rheinau festhielt, S. 12. Schluss-Strich unter Rheinau? S. 14.

„Es geht bei Rheinau wahrhaftig nicht um einen Kampf zwischen Heimat und Staat, sondern es geht um die Feuerprobe von geltendem Recht, um die Sorge für die Heimat, für ihr Wohlergehen, für Erhaltung ihres Ansehens und ihres Gewichtes in der Völkergemeinschaft.“¹

Im benachbarten Baden hatte man die Vorgänge in der Schweiz quasi als „Zaungast“ mit großer Aufmerksamkeit verfolgt. Die Auseinandersetzung um das Kraftwerk Rheinau hatte man dabei als eine rein schweizerische Angelegenheit aufgefasst, da schließlich nur das Territorium der Schweiz betroffen war. Demgemäß hatte Wirtschaftsminister Eckert (CDU) zu Beginn der fünfziger Jahre erklärt, dass das Land Baden keinen Grund sähe, in irgendeiner Weise in dieser Sache Einfluss auf die Schweiz zu nehmen. Offenbar traf diese Zurückhaltung aber nur hinsichtlich der baulichen Planung und Ausführung zu. Tatsächlich meldete sich die badische Landesregierung sehr wohl deutlich und unmissverständlich zu Wort, da man mit der in der Schweiz aufkeimenden Gegnerschaft zum Projekt die eigenen wirtschaftlichen Interessen massiv bedroht sah. Denn schließlich versprach man sich einen Anteil von etwa 41 Prozent an dem zu erzeugenden Strom – eine Energiemenge, auf die der nördliche Nachbar weder verzichten konnte noch wollte, zumal zu jener Zeit auf deutscher Seite keine alternative Möglichkeit für einen Kraftwerksbau bestanden hatte.² In seinem Schreiben vom 02. Juni 1951 an die eidgenössischen Behörden hatte das badische Finanzministerium deshalb zur Einhaltung der vertraglichen Abmachungen gemahnt und die Aufrechterhaltung der erteilten Konzession als *ein Gebot allgemeiner Rechtssicherheit* bezeichnet.³

Die im Zusammenhang mit der Projektierung getroffenen Maßnahmen zur Erhaltung der Landschaft zwischen Rheinau und dem Rheinflall waren von der badischen Seite für vollkommen ausreichend erachtet worden. Dem von den Rheinaugegnern hervorgebrachten Argument, dass durch den Wasserrückstau bis ins Rheinflallbecken das gewohnte Bild des Rheinflalls getrübt würde und bei Rheinau selbst ein *toter, übelriechender Teich* entstünde, entgegnete Minister Eckert mit Verweis auf das „Heidelberger Beispiel“. Dieses habe deutlich gezeigt, wie durch einen Wasseraufstau die Landschaft auch gewinnen konnte.⁴ Damit

¹ Zit. nach: Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee: Jahresbericht für das Jahr 1952. In: Strom und See, 48 Jg.(1953), Nr. 3, (S. 68–72), S. 69.

² Eckert, S. 163.

³ Vgl.: Breitenmoser, Warum der Bundesrat an der Konzession Rheinau festhielt, S. 13.

⁴ Eckert, S. 163.

hatte der Minister dieselbe Meinung vertreten wie der Regierungsrat des Kantons Schaffhausen in seiner bereits erwähnten Botschaft von Anfang 1951 an den Großen Rat. In ähnlicher Weise hatte sich auch Reinhold Maier (F.D.P./DVP), der frühere erste Ministerpräsident des Landes Baden-Württemberg, einige Jahre nach Fertigstellung des Rheinauer Kraftwerks anlässlich einer Bereisung des Hochrheingebiets geäußert. Maier vertrat die Meinung, „...daß sich dort nun ein landschaftlich höchst anziehendes Bild ergibt“.¹ Rechtlich gesehen war bei der Konzessionsvergabe durch die beiden Staaten ohnehin der Schutz der Landschaft, vor allem des Rheinfalls und dessen Umgebung, zur ausdrücklichen Auflage gemacht worden. Für die Badische Landesregierung war das technische Projekt mit den Belangen des Landschafts- und Heimatschutzes somit durchaus vereinbar.²

Sicherlich war man sich auf deutscher Seite auch über die Bedeutung des Kraftwerks für die geplante Hochrheinschifffahrt bewusst. Die wirtschaftliche Erholung Badens hielt man damals allerdings noch nicht für derart fortgeschritten, dass eine Inangriffnahme des Ausbaus zur Schifffahrtsstraße auf der gesamten Strecke bis zum Bodensee hätte verantwortet werden können. Eine erste Bauphase, die die Großschifffahrt zunächst bis zum Rheinfall ermöglichen sollte, schien hingegen denkbar.³

Nicht nur Baden allein war auf einen neuen Stromlieferanten am Hochrhein angewiesen. Auch in der Schweiz selbst hielt man im Hinblick auf den zunehmenden Bedarf an elektrischer Energie einen Verzicht auf den Bau des Rheinauer Kraftwerks für unverantwortbar. Vor allem in den Wintermonaten, in denen der Rhein eine mittlere bis schwache Wasserführung aufwies, konnte die Versorgungslage prekär werden und Energiezukäufe aus dem Ausland erforderlich machen.⁴ Das Eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft in Bern hatte in dieser Hinsicht schon in den frühen vierziger Jahren Stellung bezogen. Man hatte damals ausdrücklich betont, dass der Schweiz alleine durch die Nichtheranziehung des Rheinfalls von Schaffhausen zur Kraftausnutzung der schweizerischen Strom-

¹ Vgl.: Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 2. Wahlperiode, Protokoll-Bd. V., (14. Oktober 1959), S. 4608.

² Eckert, S. 163.

³ Ebd., S. 161–164.

⁴ Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee: 43. Generalversammlung vom 13. Oktober 1951 in St. Gallen. In: Strom und See, 46 Jg.(1951), Nr. 11, (S. 251/252), S. 252.

wirtschaft erhebliche Einbußen entstünden. Auf ein Kraftwerk bei Rheinau konnte und wollte man in Bern deshalb nicht verzichten, da es sich die Schweiz aus energiepolitischen Gründen ganz einfach nicht leisten konnte, die sehr ergiebigen Wasserkräfte am Hochrhein zu verschwenden. Mit dem Zugeständnis, den Rheinflall in seinem ursprünglichen Zustand zu belassen, war nach Ansicht des Wasserwirtschaftsamtes die Grenze des überhaupt Vertretbaren bereits erreicht.¹

Sicherlich war für den Bundesrat, abgesehen von der wirtschaftlichen Notwendigkeit des Kraftwerkbaus, die Frage der Glaubwürdigkeit nach innen wie nach außen Argument genug, die Konzession aufrechtzuerhalten. Hinzu kam jedoch die Tatsache, dass bei einem Rückzug der Konzession die Nordostschweizerische Kraftwerke AG als durchführendes Unternehmen die bisher entstandenen Kosten für Projektierung und entgangenen Nutzen (Opportunitätskosten) der Regierung als Schadensersatzforderung in Rechnung gestellt hätte. Unklar wäre dabei freilich die Frage gewesen, wer die Entschädigungen konkret hätte zahlen müssen, da der Bund hierzu gewiss nicht allein bereit gewesen wäre. Kantone und Hochrheingemeinden hätten sich an der Kostentragung beteiligen müssen.² Wäre der Bundesrat also zu einer Rücknahme der Konzession bereit gewesen, hätte dies in jeder Hinsicht im Innern wie im Äußern materielle und ideelle Schäden verursacht.

Hatte der Bundesrat also nunmehr sein klares „Ja“ zum Rheinauer Kraftwerksprojekt gegeben, versuchten die Rheinaugegner im weiteren Verlauf des Jahres 1952 mittels zweier Verfassungsinitiativen, den Kraftwerksbau zu verhindern und das Konzessionsrecht des Bundes in Wasserrechtsfragen derart zu beschneiden, dass künftig zunächst der Ständerat und der Nationalrat sowie das Wahlvolk in einer Abstimmung hätten zustimmen müssen. In der Praxis hätte eine solche Vorgehensweise aus Sicht der Rheinaubefürworter aber alle zukünftigen

¹ Mutzner, S. 87. In der Zwischenkriegszeit hatten sich Baden und die Schweiz auf einen Verzicht der Nutzung des Rheinflalls bei Schaffhausen in der gemeinsamen Rheinkommission geeinigt. Alternativ sollten allerdings im Bereich von Schaffhausen zwei Kraftwerke erstellt werden, die die Energieversorgung sicherstellen sollten. (Vgl.: Rheinschiffahrtsverband Konstanz e.V.: Tätigkeitsbericht für das Jahr 1927. In: Die Rheinquellen, 23 Jg.(1928), Nr. 3, (S. 83–86), S. 84.) Gemeinsam war man allerdings schon vor dem Ersten Weltkrieg übereingekommen, den Rheinflall als überragendes Naturwunder weder durch die Energieerzeugung noch durch die Schifffahrt zu zerstören. Seitens der Schifffahrtsverbände hatte man mit dem internationalen Wettbewerb zur Gewinnung von Projektvorschlägen für die Schiffbarmachung die Hoffnung verbunden, dass es den Ingenieuren und Technikern gelingen würde, raffinierte zweckmäßige und ästhetische Lösungen zugleich zu bieten. (Keller, S. 71.)

² Vgl.: Misstöne um Rheinau, S. 137.

Konzessionierungsverfahren erheblich verzögert und kompliziert. Daher lehnten sie diese Forderung ab. Gleichzeitig sahen sie über die Gefährdung des Bauprojekts hinaus die geplante Hochrheinschiffahrt in ernster Gefahr.¹ Mit 59.988 Unterschriften (verfassungsmässig vorgeschrieben: 50.000 Stimmen) hatten die Gegner am 23. Februar 1954 ihre Initiative zum Schutz der Stromlandschaft Rheinfall-Rheinau beim Bundesrat in Bern eingereicht. Diese sah in ihrer Hauptbestimmung die Ergänzung des Wasserrechtsartikels 24bis, Absatz 2 der Bundesverfassung um den Passus „*Naturschönheiten sind zu schonen und da, wo das allgemeine Interesse an ihnen überwiegt, ungeschmälert zu erhalten*“² vor. Mit einer zusätzlichen Übergangsbestimmung wurde die Rückgängigmachung der am 22. Dezember 1944 erteilten Konzession für das Kraftwerk Rheinau verlangt. In seiner Botschaft vom 04. Mai 1954 an die Eidgenössischen Räte (Stände- und Nationalrat) hatte die Bundesregierung daraufhin die Empfehlung ausgesprochen, die Initiative zur Gänze abzulehnen, zumal aus ihrer Sicht der in der Hauptbestimmung geforderte Passus ohnehin in ähnlicher Weise bereits im Wasserrechtsgesetz enthalten wäre. Auch die Nationalrätliche Kommission zur Vorberatung der Initiative war mehrheitlich gegen das Verfassungsbegehren. Sie trat aber dafür ein, die Initiative als Ganzes zu behandeln und für rechtsens zu erklären. Dann könnte sie dem Wahlvolk sowie den Kantonsregierungen zur Entscheidung vorgelegt werden. Mit einer Mehrheit von 14 : 2 Stimmen hatte die Kommission dem Nationalrat diesen Antrag unterbreitet.³ Am 23. und 24. Juni 1954 war über die Verfassungsinitiative im Nationalrat beraten worden. Dem Antrag des Bundesrats und der Kommissionsmehrheit auf Zulässigkeit der Initiative zur Volksabstimmung war mit einer Mehrheit von 101 : 66 Stimmen entsprochen worden. Dabei sollte die Initiative in ihrem Wortlaut unverändert bleiben und dem Wahlvolk sowie den Kantonsregierungen mit der Empfehlung zur „Verwerfung“, also zur Ablehnung, vorgelegt werden. Der Antrag des Nationalrats fand mit 131 : 11 Stimmen eine überwältigende Mehrheit.⁴ Ungeachtet der parlamentarischen Behandlung der Rheinau-Frage hatte die Regierung von Zürich am 25. März desselben Jahres jedoch eine kantonale Verordnung zum Schutz des Landschaftsbildes beim Rheinfall erlassen, wodurch

¹ Die beiden Verfassungsinitiativen ..., S. 172. Vgl.: Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee: 44. Generalversammlung vom 27. September 1952 in Zürich. In: Strom und See, 47 Jg.(1952), Nr. 10, S. 173.

² Zit. nach: Breitenmoser, Bundesrat und Nationalrat ..., S. 190.

³ Vgl.: Ebd.

⁴ Vgl.: Ebd., S. 190.

das Zürcher Rheinufer beim Rheinfall sowie das Schloss Laufen und dessen unmittelbare Umgebung zu geschütztem Gebiet erklärt wurden.¹

Am 05. Dezember 1954 war die Bevölkerung der Schweiz aufgerufen, in einer Abstimmung über den Schutz der Stromlandschaft Rheinfall-Rheinau und damit zu dem Kraftwerksprojekt Stellung zu beziehen. Hatten die Rheinaugegner im Vorfeld dieser Abstimmung ihre Hoffnung auf eine Ablehnung des Kraftwerkbaus geknüpft, wurden sie durch das Ergebnis mehr als enttäuscht. Lediglich die Bevölkerung des Kantons Schaffhausen hatte sich mehrheitlich (54,3 Prozent der gültigen Stimmen), allerdings bei einer Wahlbeteiligung von 70,4 Prozent, für den Schutz der betreffenden Landschaft ausgesprochen. Auf die gesamte Schweiz bezogen hatte die Zustimmung zu dem Begehren der Landschaftsschützer im Mittel bei 31,2 Prozent gelegen (Wahlbeteiligung insgesamt: 51,9 Prozent). Über diesem gesamtschweizerischen Durchschnitt lagen außer Schaffhausen noch die Kantone Zürich (47,3 Prozent), Basel-Stadt (43 Prozent), Basel-Landschaft (39 Prozent), Schwyz (36 Prozent), Aargau (34,3 Prozent), Nidwalden (32,2 Prozent) und Zug (31,7 Prozent).² Einerseits spiegelt sich in diesen Zahlen sicherlich die innerhalb der dortigen Bevölkerungen gewachsene Opposition gegen den Kraftwerksbau aus rein natur- und landschaftsschützerischen Gründen wider. Kritisch müssen allerdings die Ergebnisse in beiden Basler Kantonen sowie im Aargau hinterfragt werden. Basel, das schon seit längerem von seinen ausgedehnten und auch weiterhin im stetigen Wachstum begriffenen Häfen profitiert hatte, musste mit der Weiterführung der Schifffahrt in Richtung Bodensee einen Wegfall seiner bisherigen Güterumschläge befürchten. Eine Güterschifffahrt lediglich bis in den Bereich der Aaremündung hätte schließlich auch den Aargauer Hafen- und Umschlagsplätzen genutzt. Davon war damals jedoch noch nicht die Rede, so dass bei einer durchgängigen Schifffahrt bis zum Bodensee die Aargauer Häfen keine Verteilungsfunktion für die Ostschweiz übernommen hätten. Über die genauen Motive der Wählerschaft in der damaligen Zeit kann aus heutiger Sicht nur spekuliert werden. Eine Rekonstruktion des Stimmungsbildes zu jener Zeit in den genannten Kantonen ist unmöglich. Dennoch bleibt die Vermutung, dass sich eventuelle Befürchtungen der nordwestschweizerischen Kantone wegen der durchgängigen Hochrheinschifffahrt

¹ Vgl.: Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee: Jahresbericht für das Jahr 1954. In: Strom und See, 50 Jg.(1955), Nr. 4, (S. 96–100), S. 97.

² Vgl.: Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1954, S. 515.

in der Volksabstimmung zum Rheinau-Projekt in gewisser Weise im Wahlverhalten der Bevölkerung niedergeschlagen hatten.

Die Zahlen zeigen aber außerdem, wie unterschiedlich ernst diese Abstimmung in den einzelnen Regionen und Kantonen der Schweiz genommen worden war. Die Wahlbeteiligungen der Kantone Wallis (30 Prozent), Waadt (28,4 Prozent), Neuenburg (28,1 Prozent), Tessin (26,1 Prozent), Fribourg (24,9 Prozent) und Genf (24,5 Prozent) lassen deutlich auf ein generelles Desinteresse der dortigen Bevölkerung an dem an und für sich nur für die Nordostschweiz wichtigen Projekt schließen.¹ Darin wird ein generelles Problem des schweizerischen Abstimmungssystems erkennbar. Lokale und regionale Fragestellungen, die für die Schweiz insgesamt keine – zumindest aus Sicht der Bevölkerung – erkennbare Bedeutung besitzen, deren Stand oder Fall aber vom gesamtschweizerischen Votum abhängt, könnten im Zweifelsfall zum Opfer der Interesselosigkeit der Wählerschaft in den anderen Kantonen werden. Um eine derartige Situation von vornherein abzuwenden, muss im Vorfeld der Abstimmung massive Überzeugungsarbeit geleistet und an die „freundeidgenössische“ Solidarität sämtlicher Kantone appelliert werden. Dies umso mehr als auch in der Schweiz schon seit Jahren aufgrund der vielen Urnengänge eine gewisse Wahlmüdigkeit aufgekommen ist. Hierbei handelt es sich jedoch um ein generelles Problem der direkten Demokratie, wie sie in der Schweiz nach wie vor praktiziert wird. Da an dieser Stelle aber weder die Vor- und Nachteile der direkten Demokratie noch die Spezifika der schweizerischen Verfassung diskutiert werden können, soll zumindest in Bezug auf die Rheinau-Abstimmung die Andeutung des Problems genügen.

In den Kreisen der Kraftwerksbefürworter war das Votum der schweizerischen Bevölkerung mit großer Genugtuung aufgenommen worden. Schon seit längerem hatte man den Schifffahrtsgegnern *Übereifer, Übertreibungen, subjektive Auffassung* der Dinge, *Verwirrung* und *verblüffende Unkenntnis wichtigster Tatsachen* vorgeworfen. Das Motiv des Landschafts- und Naturschutzes war als Vorwand gesehen worden, primär das Kraftwerk Rheinau zu verhindern, damit aber gleichzeitig dem Hochrhinausbau insgesamt ein Riegel vorzuschieben.² Das

¹ Vgl.: Ebd., S. 515.

² Vgl.: Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee: Jahresbericht für das Jahr 1951. In: Strom und See, 47 Jg.(1952), Nr. 3, (S.45–48), S. 45/46.

Begehren der Gegner sei aus ihrer Sicht deutlich verworfen worden. Für die Verfechter des Hochrheinschiffahrtsgedankens war das Ergebnis der Abstimmung aber weit mehr. Mit dem Rheinauer Kraftwerksbau, der nunmehr Fakt wurde, war ein weiterer Meilenstein auf dem Weg zur Realisierung der Wasserstraße gesetzt und dem Wortlaut des Vertrags von 1929 entsprochen worden. Hatten die Rheinaugegner die Entscheidung über das Kraftwerk quasi als *Prüfstein höherer Einsichten* hinsichtlich des Verhältnisses von Natur und Technik in den Raum der Diskussion gestellt, sahen sich die Kraftwerks- und Schifffahrtsbefürworter durch das Abstimmungsergebnis demgegenüber in ihrer Auffassung bestätigt.¹

Der Konflikt um den Bau des Rheinauer Kraftwerks war sicherlich die heftigste und damit wohl auch die deutlichste Auseinandersetzung in der Hochrheinschiffahrtsdebatte, die um den Aspekt des Landschaftsschutzes kreiste. Darüber hinaus waren aber noch eine Reihe weiterer Eingriffe in das Landschaftsbild entlang des Rheins bis zum Bodensee kritisiert worden. Unter anderem die zwischen Stein am Rhein (am westlichen Ende des Untersees gelegen) und Schaffhausen vorgesehenen künstlichen Uferbefestigungen² und die Rheinfallumgehung mittels eines Kanals von fast 550 m Länge sowie eines 500 m langen Tunnels. Nach der Projektierung des Eidgenössischen Wasserwirtschaftsamtes aus den frühen vierziger Jahren sollten die Schleusenanlagen bei Dachsen eine Höhe von annähernd 40 m besitzen und wären damit weithin sichtbar gewesen.³ Außerdem wandte man sich vehement gegen die von den Schifffahrtsbefürwortern beabsichtigte Errichtung von Häfen, privaten Umschlagstellen und Industriebauten in unmittelbarer Ufernähe.⁴ Ein oft genanntes Beispiel war die Beeinträchtigung des Wollmatinger Rieds (bei Konstanz). Diesem Gebiet kam gerade für den Artenschutz eine besondere Bedeutung zu, handelte es sich

¹ Vgl.: Der letzte Entscheid über Rheinau ist gefallen, S. 565.

² Es war außerdem vorgesehen, die Fahrrinne des Rheins durch Ausbaggerungen zu vertiefen. In dieser Maßnahme sahen die Gegner allerdings eine Gefährdung der Fischbestände im Rhein. Das in diesem Zusammenhang anfallende Aushubmaterial sollte, so behaupteten die Gegner, teilweise zur Auffüllung der Bibernmündung verwendet, ansonsten aber im Untersee abgeladen werden. (Thalmann, Hochrheinschiffahrt, Hochrheinlandschaft ..., S. 4.) Nach Meinung der Befürworter waren mit den baulichen Maßnahmen jedoch keinerlei nachteilige Auswirkungen verbunden. Eine Gefährdung der Fischbestände war ihrer Ansicht nach ausgeschlossen. (Vgl.: Oesterhaus, Das Projekt für die Schiffbarmachung ..., S. 13.)

³ Graf, S. 51.

⁴ Zum Vergleich könnte man den Neckarkanal heranziehen: 1967 gab es neben den beiden Haupthäfen Stuttgart und Heilbronn nicht weniger als 32 Umschlagstellen. (Thalmann, Hochrheinschiffahrt, Hochrheinlandschaft ..., S. 35.)

hierbei doch um eine wichtige Brutstätte für vom Aussterben bedrohter Vogelarten.¹ In Ergänzung der Hafen- und Umschlagsanlagen wären außerdem aber noch Zufahrtsstraßen und Anschlussgleise zu erstellen gewesen. Zudem wurde mit einem durch die wirtschaftliche Belebung bewirkten Bevölkerungsanstieg gerechnet, der letztlich die Schaffung neuen Wohnraums nach sich ziehen müsste.² Die Befürworter selbst hatten in diesem Zusammenhang angeführt, dass man durch entsprechende Regelungen der Landesplanung und durch Baugesetze auch weiterhin ein *ausgewogenes* Verhältnis zwischen Industrie und freier Landschaft aufrechterhalten könnte. Diesen Optimismus teilten die Schifffahrtsgegner hingegen nicht. Sie hielten es für wahrscheinlich, dass die im Rahmen der Zonenplanung unter Schutz gestellten Uferbereiche auf die Dauer den Interessen der Industrie entsprechend in Verlauf und Umfang abgeändert werden könnten.³ Bestätigt wurden die Gegner in ihrer Auffassung durch eine Äußerung des Regierungspräsidenten von Südbaden Hermann Person am 12. Januar 1970 gegenüber den Vertretern der direkt am Hochrhein gelegenen deutschen Städte und Gemeinden. Person hatte zunächst vorgeschlagen, die Uferzonen auf der deutschen Seite unter Landschaftsschutz zu stellen. Damit schien aus seiner Sicht eine *glückliche Synthese* zwischen Landschaft und Schifffahrt hergestellt werden zu können. Nachdem sich jedoch die Gemeindevertreter dahingehend beklagt hatten, dass mit dieser Schutzmaßnahme die mittels der Schiffbarmachung angestrebte wirtschaftliche Entwicklung des Hochrheingebiets gehemmt oder ganz verhindert würde, hatte der Regierungspräsident ergänzend bemerkt, dass *in begründeten Fällen* Ausnahmen im Landschaftsschutz gemacht werden könnten.⁴

Weitere massive Eingriffe in das Landschaftsbild am Hochrhein drohten schließlich auch durch die vorgesehenen baulichen Änderungen der Rheinübergänge, gleichgültig, ob es sich nun um die Beseitigung eines oder mehrerer Brückenpfeiler, die Erhöhung oder sogar die gänzliche Beseitigung einzelner Brücken handelte. Wie im Zusammenhang mit dem „Projekt 1961“ erwähnt, hätten von den insgesamt 20 Brücken oberhalb von Basel lediglich 7 den Hochrhinausbau unverändert überstanden. Auch in der revidierten Fassung dieses Projektbeschreibs, dem „Generellen Projekt 1976“, waren noch entsprechende

¹ Ebd., S. 5.

² Ders., Die Stellung des schweizerischen Naturschutzes ..., S. 249/250. Kohlhaas: Entscheidung über letzte Werte ..., S. 210.

³ Ders., Hochrheinschifffahrt, Hochrheinlandschaft ..., S. 19.

⁴ Vgl.: Pläne-Programme-Projekte, S. 8/9.

Anpassungsmaßnahmen vorgesehen. Betroffen von solchen Eingriffen wären unter anderem auch die historischen Holzbrücken von Diessenhofen und Säckingen gewesen. In Säckingen sollte beispielsweise der erste linksufrige Pfeiler entfernt und die gesamte Brücke angehoben werden, damit die Schiffe die nötige Durchfahrbreite und –höhe erhielten. Ob man in Säckingen damals derartige Veränderungen wortlos hingenommen hätte, bleibt fraglich. Selbst eine Renovierung der Brücke Mitte der achtziger Jahre, bei der unter anderem die gewohnte Verschalung verändert, das Dach verlängert und die bislang sichtbaren Fachwerke der Pfeilerhäuschen überputzt werden sollten, war bei der hiesigen Bevölkerung auf heftigen Widerspruch gestoßen. Wie sollte da erst der Verlust eines Pfeilers und die Anhebung der gesamten Brücke aufgenommen werden? Überhaupt reagierte man gerade in Bezug auf die Gefährdung historischer Bauwerke und Naturschauspiele an Hochrhein und Bodensee durch die Schifffahrt und durch den Kraftwerksbau äußerst sensibel. Die Auseinandersetzungen um das Kraftwerk Rheinau hatten dies in den fünfziger Jahren deutlich gezeigt. In einem Gutachten des Beauftragen für Naturschutz und Landschaftspflege im Regierungsbezirk Südbaden, Walter Fries, von 1962 war in diesem Kontext auch das ehemalige Deutschordensschloss bei Beuggen, wenige Kilometer rheinaufwärts von Rheinfelden (Baden) gelegen, als Beispiel aufgeführt worden. Fries hielt es für unvorstellbar in unmittelbarer Nähe der Schlossanlage eine Umschlagstelle für die Rheinfelder Industrie einzurichten. Mit einer solchen Zerstörung des gewohnten Landschaftsbildes würde der Wert des benachbarten historischen Baudenkmals ernsthaft beeinträchtigt.¹ Allerdings hatte bereits zum damaligen Zeitpunkt das Rheinfelder Industriegebiet bis auf etwa 200 m an das Schlossareal herangereicht. Blickt man von dem weiter rheinaufwärts gelegenen Riedmatt auf Beuggen, so sieht man im Hintergrund nicht mehr die Dachgiebel der ehrwürdigen mittelalterlichen Stadt Rheinfelden (Schweiz), sondern die Schornsteine und Silos der Degussa AG und der Aluminiumhütte in Rheinfelden (Baden). Im besonderen Gegensatz zum Schloss steht seit Mitte der neunziger Jahre auf dem Gelände der Aluminiumhütte weithin sichtbar ein blauer Schornstein der neuen Rauchgasentschwefelungsanlage. Allein an dem Beispiel Beuggen zeigt sich recht deutlich, dass die Befürchtungen der Schifffahrtsgegner in Bezug auf die *Landschaftsverhandlung* sicher nicht unberechtigt waren. Das Beispiel zeigt aber außerdem, dass auch schon ohne die Hochrheinschifffahrt die

¹ Vgl.: Fries, S. 210. Thalmann, Die Stellung des Schweizerischen Naturschutzes ..., S. 250.

vorhergesehenen Entwicklungen eingetreten sind.

17.2 Fischerei versus Hochrheinschifffahrt und Industrialisierung

Wie im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Bedeutung des Rheins in früheren Jahrhunderten bereits ausgeführt, hatte vor allem die Fischerei auf der Rheinstrecke oberhalb von Basel stets eine bedeutende Rolle gespielt. Die natürlichen Verhältnisse, die den Hochrhein noch immer als einen Gebirgsfluss des Alpenvorlands auswiesen, genauer gesagt die relativ hohe Fließgeschwindigkeit des beträchtlichen Gefälles wegen sowie der Reichtum an Stromschnellen, Gewilden und Wasserfällen infolge einer durch Zerklüftungen gekennzeichneten Flusssohle, zahlreicher einzelner Felsen und Felsenbänken und nicht zuletzt das Vorhandensein teilweise seichter Flussbereiche mit kies- und sandreichem Untergrund waren unzweifelhaft die Voraussetzungen, unter denen sich eine äußerst vielfältige Fischfauna hatte entwickeln können. Es verwundert daher nicht, dass die hier ansässigen Menschen, den jeweiligen lokalen Verhältnissen entsprechend, gewisse Fertigkeiten und Techniken des Fischfangs entwickelt hatten, die die Fischerei zu einem eigenen Handwerk machten. Noch bis ins 20. Jahrhundert hinein hatte sich die Fischerei am Hochrhein und am Bodensee in einigen Gemeinden halten können, wenngleich die Erträge sicher nicht mehr dem entsprachen, was man in der Vergangenheit hatte aus dem Rhein „ziehen“ können. Wehrhaft hatte man sich gegen sämtliche Bestrebungen gewehrt, die genannten natürlichen Grundbedingungen auf dieser Rheinstrecke zu Gunsten von Schifffahrt und Flößerei zu beseitigen. Nachdem aber von Seiten der Wirtschaft und der Politik der Hochrhein für die Zwecke der Energiegewinnung entdeckt worden war und der Kraftausbau mit der Errichtung des ersten Flusskraftwerks Europas in Rheinfelden Einzug gehalten hatte, war damit eine nicht mehr aufzuhaltende Entwicklung in Gang gekommen, die, verbunden mit der nachfolgenden Industrialisierung, die Berufsfischerei am Hochrhein in Frage stellte.

Die Fischer am Hochrhein und an der Wutach, einem rechtsrheinischen Zufluss zum Rhein oberhalb von Waldshut, wandten sich am 24. Februar 1910 mit einer Petition an den badischen Landtag, um die drohenden Schäden für die Fischerei durch die oberrheinischen (unterhalb wie oberhalb von Basel) Kraftwerke abzuwenden. Durch den Bau von Wehranlagen und Maschinenhäusern in den Rheinlauf würden nach ihrer Auffassung die für die Fischerei sehr einträglichen Wanderfische, vor allem die Lachse, an ihrem Aufstieg zu den angestammten Laichplätzen am Rheinoberlauf gehindert. Da außerdem die in den Stauhaltungen zwischen der Kraftwerken „gefangenen“ Fische auf mittlere Frist abgefischt würden, wäre ein Rückgang der Fischereierträge vorprogrammiert und die Existenz der Fischer aufs Äußerste gefährdet. Die Hochrheinfischer wären durch die Kraftwerke in erster Linie und unmittelbar betroffen, da die Kraftwerke in ihren Fischereiloson errichtet würden. Mittelbar trafen die Auswirkungen der Wasserkraftnutzung aber auch die Pächter an der Wutach.¹

Aus diesem Grunde hatten sich die Fischereipächter am Hochrhein bereits am 02. Januar desselben Jahres zu einer Sitzung in Waldshut zusammengefunden, um ihre Schadensersatzforderungen gegen die Kraftwerksunternehmer von Laufenburg und Augst-Wyhlen zusammenzutragen und sich in der Frage der Geltendmachung ihrer Forderungen Klarheit zu verschaffen. Die Versammlung hatte den Beschluss gefasst, dass sämtliche Ansprüche für das Jahr 1909 durch das Domänenamt Tiengen gesammelt und von ihm den Kraftwerksbetreibern vorgelegt werden sollten. Die gesamte Anspruchssumme belief sich auf 6.700 Mark. Ein Schwachpunkt in der Haltung der Fischer lag aber schon allein darin, dass nicht alle Pächter Schadensersatzforderungen gegen die Kraftwerksgesellschaften geltend machen wollten, da aus ihrer Sicht nicht die Kraftwerke, sondern die Niedrigwasserstände für den Rückgang der Fischereierträge ursächlich wären. Diese Tatsache zeigt, dass die Fischer ihrerseits keine geschlossene Front gegen die Kraftwerksbetreiber aufbieten konnten und die Urheberchaft der Kraftwerke an etwaigen Schäden der Fischer aus ihrer Fachpraxis heraus offenbar nicht genau nachgewiesen werden konnte.²

¹ Verhandlungen der Zweiten Kammer der Stände-Versammlung des Großherzogtums Baden, Beilagenband 3, (1909/10), 115. Sitzung, 11. Juni 1910, Drucksache 87, S. 633/634.

² Vgl.: Ebd., S. 636.

Über die Klage bezüglich der Kraftwerke hinaus beschwerten sich die Fischer an der Wutach aber außerdem über die Verschmutzung ihrer Fischereigewässer durch die holzverarbeitende Industrie in Neustadt im Schwarzwald (bei Titisee). Diese Verunreinigungen, so behaupteten sie, wären auf 40 bis 50 Km Flussstrecke noch erkennbar und verursachten in den Sommermonaten bei entsprechend niedrigem Wasserstand üble Gerüche. Als Folge dieser Entwicklung ginge nach ihrer Ansicht die Qualität und die Bedeutung der Wutach als Fischereigewässer (vor allem für Forellen) verloren. Während die Fischer an Oberrhein und an Wutach gleichsam für einen angemessenen Zinsnachlass für die laufenden Pachtverhältnisse und eine entsprechende Berücksichtigung der gesunkenen Ertragskraft der Gewässer bei der Neuvergabe von Pachten eintraten, forderten die Wutachfischer außerdem ein Verbot für die Einleitung der schädigenden Abwässer in den Fluss durch die Neustädter Holzindustrie.¹

Die Großherzogliche Regierung (Finanzministerium) hatte in ihrer Antwort auf die den Kraftwerksbetreibern in Augst-Wyhlen und Laufenburg erteilte Auflage, bei Bau und Betrieb der Kraftwerke jeglichen Schaden von der Fischerei fernzuhalten, hingewiesen. Für das Rheinfelder Kraftwerk hatte man von einer solchen Regelung allerdings abgesehen, da zum damaligen Zeitpunkt noch gewisse Rechte der alten Rheingenossenschaft gegolten hatten, die noch nicht durch badisches Recht abgelöst worden waren. Außerdem hatte die Regierung den Fischereipächtern für den Fall des Baues von Stauwehren und Kraftwerken die Möglichkeit geboten, ihre Pachtverhältnisse außerhalb der regulären Pachtfristen aufzulösen. Von dieser rechtlichen Ausnahmeregelung, die die Fischer vor eventuellem vorhersehbarem Schaden hätte bewahren können, hatten die Betroffenen allerdings keinen Gebrauch gemacht.² Versäumnisse wären aus Sicht der Regierung deshalb nicht bei ihr zu suchen, sondern bei den Fischern selbst. Was die Forderung der Fischer nach einem Pachtzinsnachlass anbelangte, war eine rechtliche Durchsetzung dieses Wunsches durch die den Pachtverträgen zugrundeliegenden Bedingungen nicht möglich. Genau genommen waren Pachtzinsnachlässe sogar ausdrücklich für den Fall ausgeschlossen, wenn den Fischereipächtern durch den Betrieb bereits existierender oder noch zu erstellender Industrieanlagen irgendwelche Schäden zugefügt würden. In diesem

¹ Vgl.: Ebd., S. 634.

² Vgl.: Ebd., S. 636.

Falle könnten die Pächter also weder Schadensersatz verlangen noch ihre Pachtverhältnisse einseitig kündigen.¹

Der Regierung war nicht daran gelegen, die Pachtzinsen zu senken, zumal die laufenden Pachtverhältnisse teilweise noch bis zu 11 Jahre andauerten. In diese laufenden Verträge wollte sie nicht eingreifen. Den Wutachfischern warf sie aber außerdem vor, die Verhältnisse schon vor Pachtabschluss gekannt zu haben. Damals seien die Pachtanwärter allerdings nicht aktiv geworden und nach Abschluss der Verträge hätten sich die Verhältnisse gegenüber vorher nicht oder nur kaum verändert. Auch deshalb lehnte die Regierung für die Wutachfischer jeden Nachlass von Pachtzinsen ab. Hinzu kamen aber noch Zweifel, ob überhaupt ein Zusammenhang zwischen den Kraftwerken auf dem Rhein und dem Rückgang der Ertragskraft der Wutach als Fischgewässer hergestellt werden könnte. Die Regierung ging ihrerseits davon aus, dass keine schädigende Wirkung der Kraftanlagen auf die Wutach nachzuweisen sei und erachtete die Schadensersatzforderungen der Wutachfischer an die Kraftwerksbetreiber als höchst fragwürdig.²

Klagen über Verunreinigungen der Wutach durch die Neustädter Holzindustrie waren der Landesregierung nicht ganz neu. Nach eigenem Bekunden hatte sie in der Vergangenheit durch entsprechende Auflagen für die dortige Fabrik bereits *energisch eingegriffen*. Unter *Auflage* hatte sie allerdings nicht *Verbot* verstanden. Außerdem war die Regierung sehr darauf bedacht, ihre Forderungen an den Industriebetrieb so zu stellen, dass nicht der Ruin desselben befürchtet werden müsste. In der ersten Hälfte des Jahres 1909 hatte die Fabrik, die nach Auffassung der Regierungsstellen den staatlichen Auflagen *willig* nachgekommen sei, einige Veränderungen im Produktionsablauf vorgenommen. Damit schien nach Ansicht des Bezirksamtes Neustadt (Bericht vom 04. Oktober 1909) aber auch schon die Grenze des Möglichen erreicht. Auflagen bezüglich der Ausstattung mit Kläranlagen und Abwasserableitungen sollten nicht erfolgen, zumal derartige Anlagen im vorliegenden Falle für nicht besonders zweckmäßig gehalten wurden. Dieser Standpunkt war von der Großherzoglichen Regierung geteilt worden, jedoch forderte sie per Erlass vom 13. Oktober auf jeden Fall die Behebung der bisher bekannt gewordenen Unregelmäßigkeiten. Dem Bericht der Fabrik-

¹ Vgl.: Ebd., S. 637.

² Vgl.: Ebd.

inspektion vom 30. November zufolge konnten schließlich keine *nennenswerten* Missstände mehr nachgewiesen werden.¹

Während die Landesregierung den Eindruck erwecken wollte, sie täte alles zum Schutze der Fischerei, zeichnete sich an der Wutach hingegen ein Gegensatz zwischen der Industrie und der Fischerei immer deutlicher ab. Das Bezirksamt Neustadt hatte dabei aus unmittelbarer Rücksichtnahme auf die finanzkräftige Industrie deren Position unterstützt und die Forderungen der Fischer zuweilen als zweifelhaft und übertrieben kritisiert.² Bei der Holzzellstoff- und Papierfabriken AG in Neustadt selbst stieß die an ihr geäußerte Kritik auf Unverständnis. Als das Unternehmen sich in den Jahren 1886/87 in der Region angesiedelt hatte, sei die Begeisterung noch groß gewesen *„(...) bot sich doch dadurch dauernde Arbeitsgelegenheit und lohnender Verdienst für eine ganze Anzahl von Leuten, die sonst den langen Schwarzwaldwinter hindurch nur wenig Verdienst hatten.“*³ Nach eigenem Bekunden habe das Unternehmen die ihm gestellten Auflagen und Bedingungen stets erfüllt und, wie Wasserproben bestätigten, freiwillig diese sogar noch übertroffen. Billige Holzpreise und geeignete Arbeitskräfte waren die Standortvorteile, die die Ansiedelung des Unternehmens ursprünglich rentabel erscheinen ließen. Doch billige Holzimporte aus Russland einerseits und transportmäßig besser gestellte deutsche Unternehmen direkt am Rhein andererseits wirkten sich zunehmend ungünstig auf das Neustädter Werk aus. Gleichzeitig wurden für die auswärtigen Arbeiter Häuser und Wohnungen angemietet. Dies verursachte dem Unternehmen erhebliche Kosten. Die Rentabilität des Betriebs wäre nicht mehr gegeben, wenn unter größtem wissenschaftlichem und technischem Aufwand Abwässer aus der Celluloseproduktion vollständig geklärt werden müssten. Kurz gesagt: Das Unternehmen sah sich selbst in einem heftigen Kampf um seine wirtschaftliche Existenz.⁴

Die Petitionskommission der Zweiten Badischen Kammer, die den Antrag der Fischereipächter geprüft hatte, war zu der Auffassung gelangt, dass deren Eingabe

¹ Vgl.: Ebd., S. 637/638.

² Vgl.: Ebd., S. 639.

³ Zit. nach: Schreiben der Holzzellstoff- und Papierfabriken Aktien-Gesellschaft, Neustadt im Schwarzwald vom 28. Februar 1910, die Wutachverunreinigung betr., abgedruckt in: Verhandlungen der Zweiten Kammer der Stände-Versammlung des Großherzogtums Baden, Beilagenband 3, (1909/10), 115. Sitzung, 11. Juni 1910, Drucksache 87, (S. 643–646), S. 643.

⁴ Vgl.: Ebd.

der Großherzoglichen Regierung zwar zur Kenntnisnahme vorgelegt, das Begehren als solches von den Regierungsstellen jedoch abgelehnt werden sollte. Der Grund hierfür lag in der vom Finanzministerium selbst angesprochenen rechtlichen Situation, die die Durchsetzung der von den Fischereipächtern gestellten Forderungen unmöglich machte. Wenngleich der Antrag auch zur Ablehnung empfohlen wurde, war dessen Kenntnisnahme durch die Regierungsbehörden aber offenbar ein wichtiges Anliegen der Kommission. Denn gleichzeitig sprach sie die Warnung aus, in Bezug auf die in der Eingabe der Wutachfischer beklagten Verunreinigungen wachsam zu sein. Interessant erscheint aber die Begründung. Denn der Kommission ging es nicht allein um die Sorgen der Fischerei, sondern auch um die Interessen des Fremdenverkehrs – ein Aspekt, der in diesem Zusammenhang bislang noch überhaupt keine Rolle gespielt hatte.¹ Interessant ist diese Tatsache aber vor allem deshalb, da der Tourismus damals noch sehr unterentwickelt war und die Bevorzugung der Werte der industriellen Produktion eher zu erwarten gewesen wäre. Blickt man auf die heutige Bedeutung des Fremdenverkehrs, hatte die Petitionskommission – vielleicht unwissentlich – in „prophetischer“ Weise die Wichtigkeit einer intakten Umwelt für diese Branche erkannt.

Im Kleinen war damit die Abwägungsproblematik zwischen Wirtschaft und Technik einerseits und Fremdenverkehr und Naturschutz andererseits aufgeworfen worden. Dessen war sich auch die Neustädter Holzzellstoff- und Papierfabrik sehr wohl bewusst. Deshalb bemerkte sie in ihrem Schreiben an die Petitionskommission:

„Es ist nun gewissermaßen eine Rechenfrage, was für den Staatssäckel vorteilhafter ist: die Gebühren aus der Fischerei und dem Fremdenbetrieb in Bad Boll oder der Betrieb unserer Fabrik? (...) Wenn der Papierfabrik in dieser Hinsicht immer mehr erschwerende Auflagen gestellt werden, obwohl diese doch den Beweis erbracht hat, daß es ihr an Opferwilligkeit nicht fehlt, so kommt unbedingt ein Moment, in welchem die Stilllegung der Fabrik ernstlich in Erwägung gezogen wird, zumal der scharfe Existenzkampf der Fabrik bisher einen nennenswerten Verdienst überhaupt noch nicht gebracht hat. Weitere überflüssige Auflagen wird und kann sie nicht mehr auf sich nehmen.“²

¹ Vgl.: Verhandlungen der Zweiten Kammer der Stände-Versammlung des Großherzogtums Baden, Beilagenband 3, (1909/10), 115. Sitzung, 11. Juni 1910, Drucksache 87, S. 640/641.

² Zit. nach: Schreiben der Holzzellstoff- und Papierfabriken Aktien-Gesellschaft ..., S. 644/646.

Damit hatte die Administration in Karlsruhe das Problem der Wahl. Einerseits stand die am Hochrhein immer stärker an Dynamik gewinnende Industrialisierung mit dem damit verbundenen erhöhten Bedarf an elektrischer Energie. Andererseits war jedoch ein Verlust an Natur-, Landschafts- und Heimatwerten zu beklagen. In diesem Zwiespalt stand die badische und später die Baden-Württembergische Regierung auch noch in den folgenden Jahren und Jahrzehnten – ein Zwiespalt, der weder nach der einen noch nach der anderen Seite eindeutig aufgelöst werden konnte. Nur in einer wie auch immer gearteten Synthese musste die Lösung liegen. In den vorangegangenen Ausführungen haben wir bereits festgestellt, dass der Fremdenverkehr bereits in den fünfziger und sechziger Jahren einen nicht zu unterschätzenden Wirtschaftsfaktor in der Region darstellte. Nun war die Schiffbarmachung des Hochrheins tatsächlich nie realisiert worden, und es stellt sich die Frage, ob die seither eingetretene industrielle Weiterentwicklung dem Tourismus dennoch geschadet hat. Zumindest für die Stadt Bad Säckingen¹ kann aus heutiger Sicht die Feststellung getroffen werden, dass die auf dem gegenüberliegenden schweizerischen Ufer bei Stein und bei Sisseln im Laufe der Zeit ansässig gewordene Industrie dem Kurbetrieb der „Trompeterstadt“ kaum oder gar nicht geschadet hat. Es scheint hier gewissermaßen gelungen zu sein, der Stadt beide Funktionen, nämlich die des Industriestandorts und die des Erholungsraums in Synthese zueinander zu bringen. Wie sich ein durch die Hochrheinschiffahrt bewirkter weiterer Industrialisierungsschub ausgewirkt hätte, vermag heute niemand zu sagen. Man sollte sich aber sehr davor hüten, das „Säckinger Modell“ als Präzedenzfall für ein generelles Gelingen der Synthese von Industrialisierung und Erholungswesen/Fremdenverkehr zu sehen.

Wenden wir uns wieder der Fischerei zu: Eine wissenschaftliche Untersuchung in den frühen zwanziger Jahren hatte sich mit den Bedingungen der Fischerei am Hochrhein auseinandergesetzt. Dabei war unter anderem auch die Frage nach den Ursachen für den Rückgang der Fischbestände oberhalb von Basel gestellt worden. Zweifelsohne spielte die Verunreinigung des Wassers durch städtische Kanalisationen und Fabriken eine wesentliche Rolle. Insbesondere Industriebetriebe im Raum Basel/Grenzach sowie bei Zurzach wurden als Hauptverschmutzer namentlich aufgeführt. Hinzu kam aber auch das Problem der

¹ Die Stadt Bad Säckingen ist weit über die Grenzen der Region hinaus als Kurstadt und Erholungszentrum am Hochrhein bekannt. Außerdem verfügt sie aber auch über einen hohen Industrialisierungsgrad. Deshalb sei hier besonders auf diese Stadt hingewiesen.

intensiven Befischung auf dem Rhein. Vor allem das „Fischen“ mittels Handgranaten durch Soldaten während des Ersten Weltkriegs hatte die Entwicklung der Fischbestände massiv gestört. Des Weiteren war die Untersuchung zu dem Ergebnis gekommen, dass durch den Einsatz von Dampfschiffen die Flussfauna in Unruhe gebracht würde. Diese Erkenntnis war insofern interessant, da sie als gefundenes Gegenargument zur Schiffbarmachung des Hochrheins dienen konnte. Allerdings war in der Fachliteratur keine Argumentensammlung zu finden, die konkret auf die genannte Untersuchung Bezug genommen hätte. Besondere Sorge hatten in der damaligen Zeit aber mehrere Fischepidemien bereitet. Bestimmte Flusskrebsarten und Weißfische waren so beispielsweise an der sog. „Schuppenstäubung“ massenhaft zugrunde gegangen. Die „Forunkulose“ betraf hingegen die Forellen, Aeschen und Lachse. Hinzu kam 1922 im Rhein bei Basel die „Lachspest“, die dem großen Wanderfisch erheblich zugesetzt hatte. Schließlich waren auch die Barbenbestände durch die „Barbenpest“, eine durch ein Sporentier hervorgerufene Fischkrankheit, dezimiert worden. Beobachtungen zufolge hatten sich derartige Krankheiten vor allem mit dem einsetzenden Kraftwerksbau gehäuft. Ein weiterer Grund für die negative Entwicklung der Fischbestände lag in den Rheinuferverbauungen sowie in der Abtrennung von Rheinarmen. Hierdurch waren den Fischen die bisherigen günstigen Laichplätze verloren gegangen. Dieses Problem hatte allerdings in erster Linie die am Oberrhein unterhalb von Basel gelegenen Rheingegenden betroffen. Am Hochrhein, wo aufgrund der Uferbeschaffenheit eine Auenbildung nicht oder kaum möglich war, spielte es zumindest keine nennenswerte Rolle.¹

Interessant erscheint die Tatsache, dass unter den Fischern bereits im 18. und im 19. Jahrhundert ein Rückgang bei den Fischbeständen beklagt worden war. Insbesondere die Entwässerungen der am Rhein anliegenden Betriebe der chemischen Industrie und der Textilindustrie sowie die Holzflößerei waren im 19. Jahrhundert als Ursache hierfür angeführt worden. Da die Dampfschiffahrt in zunehmendem Maße auf dem Rhein unterhalb von Basel und oberhalb von Schaffhausen Einzug gehalten hatte, die Fortschritte in der Elektroindustrie die Ausnutzung der Wasserkräfte für die Stromerzeugung in den Mittelpunkt rückten und die Idee einer Weiterführung der Schifffahrt über Basel hinaus bis zum

¹ Vgl.: Steinmann, S. 9–15.

Bodensee des öfteren angeklungen war, hatte sich unter den Fischern und Fischereipächtern sehr bald die Vermutung verbreitet, dass sich Wasserbauten jeglicher Art, ob Stauwehre, Kraftmaschinenhäuser oder Schleusen, sowie die Dampfschiffe mit ihren Wasserrädern und Schiffsschrauben hauptsächlich auf den Lachsfang äußerst negativ auswirken könnten. Dieser war, wie gesehen, für die hiesige Fischerei von großer wirtschaftlicher Bedeutung. Die Tage der reichen Ausbeute, wie bereits im Kapitel über die Fischerei angedeutet, schienen nunmehr offenbar gezählt zu sein.¹ Die Tatsache jedoch, dass sich bereits vor dem eigentlichen Einsetzen des Kraftwerksbaus die Fischbestände insgesamt verringert hatten, ließ den Schluss zu, dass die Kraftwerke nur in begrenztem Maße etwas damit zu tun haben konnten. Ohne jeden Zweifel waren die Lachse aber bei ihrem Zug rheinaufwärts durch die Einbauten massiv behindert worden, zumal diese Großfische die teilweise Konstruktionsmängel aufweisenden Fischtreppe an den Wehren nicht annahmen. Folglich konnten sie die Laichgebiete am Hochrhein nicht mehr erreichen. Vor allem das Kraftwerk bei Laufenburg stellte für die Fische ein unüberwindbares Hindernis dar. Damit war der Lachs am Hochrhein unmittelbar vom Aussterben bedroht. Ein weiterer Wanderfisch, der Maifisch, war hingegen schon vor dem einsetzenden Kraftwerksbau aus den Gewässern oberhalb Basels verschwunden. Auch die Abnahme des Bestandes an Nasen, Barben und Alet schien nicht auf die Kraftwerke zurückgeführt werden zu können. Insbesondere Barbe und Alet hatten die Fischtreppe relativ problemlos angenommen; im Gegensatz beispielsweise zu den Forellen. Deren Aufwärtswanderung hätte mit dem voranschreitenden Bau von Wehren und Kraftwerken durchaus unterbrochen werden können. Erfahrungsgemäß stiegen die Forellen in anderen Flüssen jedoch durch die Schiffsschleusen ins Oberwasser der Wehre auf. Eine Abnahme des Aalbestandes hatte am Hochrhein nicht festgestellt werden können.²

Konnte man für einige Fischarten in den Kraftwerken also durchaus einen gewissen Schädigungsfaktor erblicken, boten die Stauungen hinter den Wehren für andere Arten hingegen verbesserte Lebensbedingungen. Eine sachgemäße Bewirtschaftung der nunmehr in den Rückstaugebieten liegenden Fischereilose durch die Pächter war unter Anwendung der traditionellen Fischfangmethoden

¹ Vgl.: Ebd., S. 8/9.

² Vgl.: Ebd., S. 79–81.

und Gerätschaften jedoch nicht mehr möglich. Ende der fünfziger Jahre hatte der Riedmatter Fischermeister Emil Rietschle in einem Beschwerdeschreiben an die Gemeindeverwaltung Karsau beklagt, dass durch den Neubau eines Kraftwerkes in Rheinfelden der Aufstau noch höher ausfallen würde als bisher. Dadurch wären die Laichplätze für die Forellen, Barben und Weißfische derart unter Wasser gesetzt, dass sie ersatzlos verloren gingen. Dies bedeutete für den Fischer einen Ertragsausfall, zu dem jedoch weitere Unkosten hinzu gerechnet werden müssten. Denn einerseits müssten Jungfische aus Zuchtbetrieben gekauft und eingesetzt und zum anderen die Gerätschaften auf die veränderten Fangbedingungen abgestimmt werden. Eine Anpassung von Methoden und Geräten der Fischer an die neuen Stau- und Fischbestandsverhältnisse war auch schon in der zuvor genannten Expertenschrift von 1923 angemahnt worden; eine Forderung, die auf den ersten Blick zwar dem außenstehenden Betrachter einleuchten mochte, aber, wie das Beispiel des Fischermeisters Rietschle zeigt, mit einem entsprechenden Kostenaufwand verbunden war, zumal Netze, Reusen, etc. zum Teil von weiter her beschafft werden mussten. Dabei war zu berücksichtigen, dass die Fischereierträge bei weitem nicht mehr so üppig waren, dass die Pächter sich schlagartig hätten auf neue Methoden und Geräte einstellen können. Größtenteils waren die Fischer sogar auf den Betrieb einer Nebenerwerbslandwirtschaft angewiesen, um sich selbst und ihre Familien ausreichend versorgen zu können.¹

Eine Verbesserung der Fangbedingungen der Fischer am Hochrhein konnte nur erreicht werden, wenn die weiter oben genannten Negativaspekte beseitigt würden. Gefordert wurden daher geregelte Laich- und Fischfangbestimmungen sowie die verstärkte Fischzucht. Eventuell sollten auch geeignete fremde Fischarten am Hochrhein eingesetzt werden. Kranke Fische mussten dagegen systematisch abgefischt werden, damit keine weiteren Epidemien entstehen konnten. Gleichzeitig galt es, Verschmutzungen jeglicher Art durch Kläranlagen und Kontrollen zu verhindern. Da die Kraftwerke als solche immer ein Hindernis für die Wanderfische bleiben würden, sollten immerhin die Fischtreppen den Anforderungen entsprechend abgeändert und das Aufstiegsverhalten der Fische beobachtet und kontrolliert werden.²

¹ Schreiben des Fischermeisters Emil Rietschle, Riedmatt, vom 02. März 1959 an das Bürgermeisteramt Karsau betr. Einspruch gegen den Kraftwerksneubau in Rheinfelden (Privatbesitz R. Steiner)

² Vgl.: Steinmann, S. 81/82.

Wie sehr die Auswirkungen der Industrialisierung die Lebewesen im Rhein und damit auch die Existenz der Fischer bedrohen konnten, war schließlich im Jahre 1986 deutlich geworden, als infolge eines Brandes bei dem Chemieunternehmen Sandoz in Schweizerhalle bei Basel giftige Stoffe über das Löschwasser in den Rhein gelangten und auf weite Strecken unterhalb der Industriemetropole sämtliche Fischbestände vernichteten. Es hatte sich aber ebenso gezeigt, dass durch diese Katastrophe die politisch Verantwortlichen Deutschlands, Frankreichs und der Schweiz gezwungenermaßen zu einem gemeinsamen Vorgehen veranlasst wurden. Die zuständigen Ministerien der betroffenen Länder hatten eine Internationale Rheinschutzkommission (IKSR) ins Leben gerufen. Aus der Arbeit dieses Gremiums war 1991 ein Aktionsprogramm unter dem Titel „Rhein 2000“ hervorgegangen. Ziel dieses Programms war unter anderem die Wiederansiedlung des Lachses sowie weiterer Wanderfische im Rhein bis Basel und in einer späteren Phase sogar bis Rheinfelden. Immerhin konnte man 1995 bei der Staustufe Iffezheim einen Lachs nachweisen. Von den gesteckten Zielen und Zeitvorgaben war man jedoch noch weit entfernt. Das genannte Aktionsprogramm hatte allerdings auch über den Oberrhein hinaus den Hochrhein in seiner Gesamtheit im Blick. So sollten Maßnahmen ausgearbeitet werden, die eine Erhaltung oder gar eine Verbesserung der ökologischen Funktion und Bedeutung des Hochrheins unter den gegebenen Rahmenbedingungen und Nutzungsansprüchen (Wasserkraft, Schifffahrt, Siedlung, Industrialisierung) beabsichtigten. Konzepte hierzu waren sowohl auf deutscher als auch auf schweizerischer Seite entwickelt worden. Interessant und erschreckend zugleich war die Tatsache, dass das von der deutschen Seite erstellte Ökologische Gesamtkonzept Hochrhein die erste umfassende Darstellung und Bewertung des Gesamtökosystems Hochrhein aus deutscher Sicht überhaupt war. Auf der Basis der dort formulierten Leitbilder für den Naturschutz sowie einem Katalog von Umsetzungsmaßnahmen (geordnet nach den Kategorien Erhalten, Entwickeln, Gestalten) sollten länderübergreifend auf ausgewählten Pilotstrecken im deutsch-schweizerischen Grenzraum Renaturierungsversuche durchgeführt werden. Zwischen Reckingen und der Aaremündung sollte beispielsweise die ursprüngliche Auenlandschaft hergestellt werden, damit etwa Fische wieder Laichplätze und Biber entsprechende Lebensräume vorfinden könnten. Zwischen Schwörstadt und Grenzach-Wyhlen waren ebenso in grenzüberschreitender Zusammenarbeit Biotop zu erhalten oder neu zu schaffen. Trotz gewisser Erfolge, die hierbei bereits erzielt werden

konnten, ist man sich auch heute der Tatsache bewusst, dass der eingeschlagene Weg konzentriert weiter verfolgt werden muss. Differenzen mit den Interessen der Anlieger einerseits und der Mangel an verfügbaren Mitteln andererseits sind dabei jedoch ganz wesentliche Probleme.¹

17.3 Die Hochrheinschifffahrt als Bedrohung für den Bodensee

Der Kraftwerksbau von Rheinau war im Kontext der Auseinandersetzung zwischen der Schiffbarmachung des Hochrheins und der Industrialisierung einerseits und dem Natur-, Landschafts- und Gewässerschutz andererseits ein erster großer Meilenstein gewesen. Sicherlich hatte auch die Besorgnis um den Niedergang der Fischerei infolge der Verschmutzung der Gewässer eine Rolle gespielt. Allerdings war dieses Problem zu keiner Zeit so sehr in den Vordergrund getreten wie die Rheinau-Frage. War es in beiden Fällen jeweils nicht gelungen, das Schifffahrtsprojekt und die fortschreitende Industrialisierung in der Region oberhalb von Basel zu bremsen oder gar zu stoppen, hatte nicht zuletzt der Wunsch, Trinkwasser aus dem Bodensee für den Großraum Stuttgart zu beziehen und damit die Sorge um die Rheinhaltung dieses gewaltigen Trinkwasserreservoirs von überregionaler Bedeutung die Hochrheinschifffahrt noch am ehesten in Frage gestellt. Hauptsächlich zwei Kritikpunkte traten dabei in den Vordergrund. Zum einen wurde eine Verschmutzung des Gewässers durch die Schiffe selbst befürchtet, andererseits sah man in der beabsichtigten wirtschaftlichen Belebung, also quasi der Industrialisierung des Bodenseeraums, eine ernstzunehmende Gefahr für den See. Wenden wir uns zunächst dem ersten Kritikpunkt zu.

Von Seiten der Gegner des Hochrheinausbaus war argumentiert worden, dass allein schon durch die auf den Bodensee einfahrenden Schiffe die Wasseroberfläche erheblich durch Ölabscheidungen (wegen Motorenantrieb) verunreinigt werden könnte. Nach ihrer Ansicht wären unter den pro Tag auf dem See erwarteten 10 - 12 Schiffen mehrere Öltanker.² Demgegenüber rechnete der

¹ Vgl.: Jehle, Peter, S. 106-108.

² Kaiser, Der Bodensee als Trinkwasserreservoir ..., S. 104. Siemens, S. 238.

Rheinschiffverkehrsverband Konstanz kaum mit irgendwelchen Tankschiffen.¹ Nach Auffassung Helmut Völkers, Professor an der Technischen Hochschule Wien, musste die Schifffahrt als Hauptverursacher der Gewässerverschmutzungen zwangsläufig zu allererst ins Kreuzfeuer der Kritik geraten. Schließlich seien die unmittelbar von den Schiffen verursachten Verunreinigungen visuell am auffallendsten, da die direkt von den Schiffen stammenden Schmutzpartikel zumeist an der Wasseroberfläche schwämmen.² Die gesamte Verunreinigung des Wassers wäre aber viel gravierender und bestünde größtenteils aus den von Wirtschaft und Kommunen eingeleiteten Abwässern. Jene Schmutzpartikel wiederum wären jedoch nicht so deutlich sichtbar wie die Schiffsverunreinigungen. Völker sprach in diesem Zusammenhang auch von subjektiver (visuell feststellbarer) und objektiver (tatsächlich vorliegender) Verschmutzung. Er schätzte den Anteil der von der Rheinschiffahrt unmittelbar verursachten Verunreinigung auf etwa ein Prozent der Gesamtverschmutzung.³ Für die Befürworter der Hoahrheinschiffahrt hatte somit die eigentliche Gefährdung des Bodensees als Trinkwasserspeicher weniger bei den Schiffen selbst, sondern an den größtenteils ungeklärten Einleitungen der Städte und Gemeinden sowie einzelner Industriebetriebe in unmittelbarer Seenähe sowie im näheren Hinterland gelegen. Was nun aber die Verschmutzungen durch die Schiffe anbelangte, so war Völker überzeugt, dass diese durch entsprechende technische Maßnahmen weiter reduziert werden könnten. Anlässlich einer Tagung der regionalen „Planungsgruppe Nordostschweiz“ (einer Sektion der „Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung“) in Kreuzlingen Ende Juni 1962 hatte der Wiener Professor sogar eine *völlig schmutzfreie Schifffahrt* durch die Weiterentwicklung von Entölnern in Aussicht gestellt.⁴ Überhaupt sollten nur solche Schiffe auf den Bodensee einfahren dürfen, die über die neuesten Entöler verfügten. Zugleich forderte er, dass vor der Einfahrt ein Kontrolleur an Bord aufgenommen werden müsste, damit weder Öl noch sonstige Schmutzstoffe in dem Gewässer unerlaubt *entsorgt* würden. Außerdem sollten gefährliche Transportgüter (Öl, Chemikalien) nur bei klarer Sicht und in Begleitung der Wasserschutzpolizei über den See transportiert werden dürfen.⁵ In diesem Sinne war bereits am 22. April 1960 die Europäische Vereinigung für Gewässerschutz

¹ Paulssen, Ist der Bodensee in Gefahr? S. 51.

² Völker, S. 1.

³ Ebd., S. 1, 15.

⁴ Vgl.: Rheinschiffverkehrsverband Konstanz: Geschäftsbericht 1962, S. 10/11.

⁵ Vgl.: Paulssen, Hoahrheinausbau und Bodensee-Problem, S. 291.

(Sachverständige aus mehreren europäischen Ländern) in St. Gallen zu dem Ergebnis gelangt, „(...) daß es heute – abgesehen von Katastrophen – gegen jede Art der Verschmutzung der Gewässer durch Öle und Fette der Schifffahrt technische Möglichkeiten gibt, die mit relativ geringem Aufwand und praktisch durchführbar sind. Gegen menschliches Verschulden sind Vorschriften und Maßnahmen nötig.“¹ Völker prognostizierte für den Fall der Schiffbarmachung des Hochrheins eine Erhöhung der bisherigen Fahrdichte auf dem Bodensee um ca. 10 - 20 Prozent. Angesichts der Weitläufigkeit des Gewässers schien für ihn jedoch die Gefahr einer Kollision nicht gegeben. Durch den Einsatz von Flussradar und Fernsprechanlagen wäre es zudem möglich, die Zahl von Schiffsunfällen entscheidend zu vermindern. Laut Statistik hätten Ende der fünfziger und Anfang der sechziger Jahre die Unfälle auf deutschen Wasserstraßen mit Ausnahme des Neckars abgenommen. Durch entsprechende technische Maßnahmen könnte dieser Trend nach Völkers Meinung weitergeführt werden.² Demgegenüber kritisierten die Schifffahrtsgegner, dass es wohl kaum möglich wäre, durch technische Vorkehrungen auf den Schiffen Ölverluste ganz zu verhindern. Schiffsunfälle könnten von keiner Behörde und durch keine gesetzliche Vorschrift verhindert werden. Havarien wären auch weiterhin, bedingt durch technisches und/oder menschliches Versagen, denkbar und dürften deshalb unter keinen Umständen riskiert werden. Schon ein einziges Öltankerunglück würde für die gesamte Bodenseetrinkwasserversorgung eine Katastrophe bedeuten.³

Wie erwähnt, wandten sich die Schifffahrtsgegner aber nicht nur gegen die direkt von den Schiffen verursachten Verschmutzungen, sondern auch gegen die Gefährdung des Bodensees durch Industrieemissionen. Sollte mit der Schiffbarmachung des Rheins bis Konstanz die Industrialisierung weiter zunehmen, könnte der See seiner Funktion als Trinkwasserspeicher kaum mehr gerecht werden.⁴ Hintergrund dieser Überlegung war, dass durch die industriellen

¹ Zit. nach: Kreeb, S.1/2.

² Vgl.: Völker, S. 9/10. Mit der Annahme, man könnte allein durch Vorschriften (z.B. Fahrverbot bei Nebel oder Sturmgefahr) Havarien auf dem Bodensee verhindern bzw. diese wären wegen der geringen Verkehrsdichte ohnehin auszuschließen, sollte die von den Schifffahrtsgegnern vertretene „Verölungsthese“ in Frage gestellt werden. (Ebd., S. 3/4.)

³ Thalmann, Hochrheinschifffahrt, Hochrheinlandschaft ..., S. 9. Graf, S. 54.

⁴ Diese Meinung vertraten unter anderem die Professoren Kiefer und Buchwald, deren Gutachten eine entsprechende Synthese von Schifffahrt und Trinkwasserspeicher ausschlossen, außerdem die Seeforschungsinstitute in Konstanz und Langenargen, aber auch „Außenstehende“ wie etwa der Philosoph Eduard Spranger, der sich mit seinen „Zehn Thesen für die Landschaft“ in Sachen

Abwässer der Phosphatgehalt des Sees stark ansteigen würde, wodurch dann wiederum das Wachstum der Algen angeregt werden könnte. Abgestorbene Algen entwickelten sich sodann in einem Fäulnisprozess unter Verbrauch von Sauerstoff zu Faulschlamm. Auf diese Weise entstünde im See eine Sauerstoffarmut,¹ die in einem massenhaften Fischsterben resultieren könnte. In diesem Zusammenhang sprechen die Limnologen auch vom „Umkippen“ des Sees. Einer Untersuchung aus den frühen siebziger Jahren zufolge hatte der Phosphatgehalt im Bodensee 1950 bei 4 - 5 mg/m³ gelegen, 1960 bei 8 - 9 mg/m³ und 1970 bei 40 - 50 mg/m³. Die Schätzungen für 1973 gingen von einem Wert in der Größenordnung von 80 mg/m³ aus. Der Anstieg verlief demnach stark progressiv und war nach Expertenmeinung auf die steigende Verwendung moderner Waschmittel zurückzuführen.² Allerdings waren schon in den dreißiger Jahren Veränderungen im biologischen Zustand des Bodensees festgestellt worden.³ Ungeachtet der Frage, in welchem Maße die privaten Haushalte, die Industriebetriebe oder die Schiffe selbst an dieser Verschmutzung beteiligt waren, musste allein schon die Tatsache zu denken geben, dass diese negative Entwicklung bereits ohne die Hochrheinschiffahrt stattgefunden hatte. Den Schifffahrtsgegnern, denen der schlechte Qualitätszustand des Bodenseewassers nicht entgangen war, musste daher daran gelegen sein, das Übel von vornherein „an der Wurzel zu packen“ und der weiteren Verschmutzung bis hin zur Unbrauchbarkeit des Sees zum Trinkwasserbezug Einhalt zu gebieten. Es galt daher, mit aller Vehemenz der Schiffbarmachung des Rheins bis zum See entgegenzutreten.

Nach Aussage einiger Schifffahrtsbefürworter wäre nicht beabsichtigt, den Bodensee in ein *industrielles Sammelbecken* zu verwandeln. Jede weitere Industrieansiedlung im unmittelbaren Uferbereich wäre sogar eine *Landschaftsverschandelung*. Das Beispiel „Neckar-Kanalisation“ habe gezeigt, dass das Vorhandensein einer Schifffahrtsstraße nicht per se zu einer verstärkten Industrialisierung entlang der Uferzone führen müsste. Dies wäre schon allein deshalb nicht zu erwarten, so die Befürworter, da die Betriebe das Hinterland eher

„Hochrheinschiffahrt“ zu Wort meldete.

¹ Interessant erscheint in diesem Kontext die Meinung Völkers, die Schiffe könnten mit ihren Propellerwirbeln dem Wasser erhebliche Mengen an Sauerstoff wieder zuführen. Die Schifffahrt würde demnach sogar zur biologischen Selbstreinigung von Gewässern und damit zum Naturschutz beitragen. (Völker, S. 2)

² Einsle, S. 65.

³ Kohlhaas, Entscheidung über letzte Werte ..., S. 213. Christaller, S. 122.

bevorzugten. Dort fänden sie bessere Standortbedingungen, wie z.B.: günstige Flächen zur Ansiedlung und Expansion sowie genügend Arbeitskräfte.¹ Nimmt man diese Äußerung wörtlich, so gelangt man rasch zu der Vermutung, dass den Schifffahrtsbefürwortern lediglich an einer Stärkung der Konkurrenzfähigkeit der bereits ansässigen Wirtschaft im Bodenseeraum aufgrund einer verbesserten Frachtenlage gelegen war, während jede Neuansiedlung von Betrieben abgelehnt wurde. Im gegnerischen Lager wollte man solchen Beteuerungen keinen Glauben schenken, denn nach genannter Argumentation wäre die wirtschaftliche Rentabilität der Hochrheinwasserstraße unmittelbar in Frage gestellt worden. Damit sich eine Schifffahrtsstraße bis zum Bodensee lohnte, war tatsächlich die Ansiedlung zahlreicher neuer, die Schifffahrt nutzender Unternehmen an Rhein und Bodensee notwendig. Und je näher sich diese potentiellen Kunden der Hochrheinschifffahrt bei den Häfen und Umschlagstellen niederließen, desto mehr profitierten sie vom günstigen Wassertransport. In seinem Geschäftsbericht von 1957 betonte der Rheinschifffahrtsverband Konstanz, dass lediglich die mehr im Hinterland befindlichen Industrieschwerpunkte Singen-Gottmadingen-Stockach, Ravensburg-Weingarten und Lindenberg-Wangen-Isny gestärkt und ausgeweitet werden sollten. Eine *unangemessene* Industrialisierung des Bodenseeufers würde schon von sich aus unterbleiben.² Wenn nun aber tatsächlich keine Investitionen (Betriebsansiedlungen) von „außen“ im Bodenseeraum erfolgen sollten, dann wären nach Ansicht der Gegner nur zwei Entwicklungen denkbar. Entweder hätten nur wenige Industriebetriebe in Ufernähe ihren Nutzen aus der Frachtersparnis ziehen können. Sie alleine wären aber niemals in der Lage gewesen, den von den Befürwortern prophezeiten Aufschwung in der Region zu bewirken. Realistischer schien den Gegnern demgegenüber die zweite Alternative, nämlich die „gewaltsame“ Aktivierung ungenutzter industrieller Reserven mit der Folge einer unaufhaltsamen Expansion der bereits vorhandenen Industriebetriebe, der letztlich die gesamte Uferzone zum Opfer fallen müsste.³ Die Besetzung der ufernahen Bereiche durch Industrieunternehmen wäre aus Sicht der Schifffahrtsgegner in jedem Falle die zwangsläufige Folge des Hochrhinausbaus. Mit dieser Einschätzung lagen sie gewiss nicht falsch. Den Äußerungen der Befürworter zum Trotz musste sehr wohl mit Neuansiedlungen gerechnet werden, da die Städte und Gemeinden mit Blick auf ihre Gewerbesteueraufkommen wohl

¹ Kühn, S. 14. Paulssen, Ist der Bodensee in Gefahr? S. 52. Vgl. auch: Kreeb, S. 4.

² Vgl.: Rheinschifffahrtsverband Konstanz e.V.: Geschäftsbericht 1957, S. 18.

³ Vgl.: Kohlhaas, Entscheidung über letzte Werte ..., S. 210/211.

kaum willigen potentiellen Interessenten die Niederlassung verwehrt hätten.

Damit in Zukunft jeder weiteren Verschmutzung des Bodensees entgegengewirkt werden könnte, hatten sich die Schifffahrtsbefürworter für den Bau von entsprechenden Kläranlagen durch die Kommunen ausgesprochen. In diesem Sinne war den Schifffahrtsgegnern auch vorgeworfen worden, statt des Baus von Kläranlagen die Probleme des Gewässerschutzes lediglich mittels Zeitungsartikeln gegen die Hochrheinschifffahrt lösen zu wollen. Sie hätten sich zur Führung einer Scheindiskussion lediglich hinter dem Gewässerschutzargument *verschanzt*. Diese Kritik traf zum einen die verbandsmäßig organisierten Heimat- und Gewässerschützer, zum anderen aber auch indirekt die Bahnen, hinter deren Sorge um die Reinhaltung der Gewässer in Wirklichkeit *geschickt getarnte Konkurrenzerwägungen* gestanden hätten.¹ Von den Gegnern des Hochrhenausbaus war dieser Vorschlag allerdings als reine Augenwischerei empfunden worden. Er sollte lediglich zur Beruhigung der rund um den See ansässigen Bevölkerung dienen, denn der Bau von Kläranlagen würde dem von der Hochrheinschifffahrt bewirkten wirtschaftlichen Aufschwung aller Wahrscheinlichkeit nach um Jahre hinterherhinken. Ein „Umkippen“ des Bodensees könnte also kaum noch verhindert werden.² Es soll an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben, dass bereits in den sechziger Jahren etliche Kläranlagen rund um den Bodensee existierten. Diese funktionierten jedoch zum größten Teil noch mechanisch. Nur wenige zumeist größere Gemeinden verfügten über eine zusätzliche Stufe, bei der biologisch geklärt wurde. Um aber einen noch besseren Reinigungseffekt zu erzielen, wäre sogar eine dritte Stufe erforderlich gewesen, nämlich die chemische Reinigung (chemischer Fällungsprozess). Demnach war eine generelle Sanierung der Kläranlagen im baden-württembergischen Teil des Bodenseegebiets im Interesse der Verbesserung der Wasserqualität unbedingt erforderlich. Für die Ausrüstung aller Kläranlagen mit den drei genannten Reinigungsstufen waren zu Beginn der sechziger Jahre ca. 250 Mio. DM veranschlagt worden.³ Abgesehen von den hohen Kosten musste aber allein der zeitliche Aufwand bis zur vollständigen Sanierung und Umrüstung zum Problem werden. Die Stadt Radolfzell hatte beispielsweise überhaupt erst 1979 eine Zentralkläranlage erhalten. Diese war bis zum Jahre 1982 lediglich zweistufig

¹ Vgl.: Bürgi, Förderung St. Gallens durch aktive Verkehrspolitik, S. 37/38.

² Thalmann, Hochrheinschifffahrt, Hochrheinlandschaft ..., S. 5.

³ Christaller, S. 122.

(mechanische und biologische Klärung) ausgebaut worden. Erst Ende 1982 wurde diese Anlage um die Stufe der chemischen Klärung ergänzt.¹ Schifffahrtsgegner in der Schweiz gingen einen Schritt weiter und forderten, nach einem Verzicht auf die Schiffbarmachung des Hochrheins den bei ca. 200 Mio. CHF liegenden schweizerischen Anteil an den Kosten für die Wasserstraße sinnvollerweise in die Errichtung bzw. Modernisierung der Klärwerke am südlichen Bodenseeufers zu investieren.²

Wie an anderer Stelle der vorliegenden Arbeit erläutert, hatte an der Wende der fünfziger zu den sechziger Jahren unter baden-württembergischen Landespolitikern ein massiver Gesinnungswandel eingesetzt. War man bisher im Interesse der wirtschaftlichen Fortentwicklung des gesamten Hochrhein- und Bodenseegebiets für die vollständige Schiffbarmachung des Rheins bis nach Konstanz eingetreten, so schienen ganz offensichtlich die zu jener Zeit an die Öffentlichkeit gelangten Expertengutachten über die Auswirkungen der Hochrhein- und Bodenseeschifffahrt auf Natur, Landschaft und Gewässer – nicht zuletzt vor dem Hintergrund des 1958 ins Leben gerufenen Zweckverbands zur Fernwasserversorgung des Großraums Stuttgart aus dem Bodensee – tiefe Besorgnis geweckt zu haben. Sowohl in der Denkschrift der Landesregierung von 1961 als auch in dem Landtagsbeschluss vom 24. Oktober 1963 waren die Bedenken derart offen zu Tage getreten, dass das Hochrheinschifffahrtsprojekt sogar zum Politikum zwischen der Ostschweiz und dem württembergischen Kernland wurde. Der bisher unbestrittenen Schiffbarmachung bis zum Bodensee wurde nunmehr die Teilausbauvariante bis in den Raum Waldshut/Aaremündung entgegengestellt. In der revidierten Fassung des „Projekts 1961“, dem „Projekt 1976“, war der über Waldshut hinausgehende Weiterausbau bis zum Bodensee nicht mehr als zukünftige Option enthalten.

Die Reinhaltung des Bodensees war auch in den folgenden Jahrzehnten – quasi bis in die heutige Zeit hinein – ein stets heikles Thema. Die Ereignisse des 11. September 2001 in New York und die damit verbundene allgemeine Furcht vor Terroranschlägen hatte auch in Deutschland die Vorstellungskraft der Menschen auf diverse Anschlagsszenarien hin gelenkt. Eine bewusst herbeigeführte

¹ Der Landkreis Konstanz, S. 24.

² Graf, S. 54/55.

Verseuchung des Bodenseewassers hätte unabsehbare Folgen. Mittlerweile werden über das 1.700 Km lange Leitungsnetz immerhin 3,7 Mio. Menschen in 143 Städten und Gemeinden (hauptsächlich im Großraum Stuttgart) versorgt. Schon 1986 waren in Chur über den Alpenrhein ca. 50.000 Liter Heizöl in den Bodensee hinein gelangt. Da das Öl jedoch an der Oberfläche schwamm, das Trinkwasser hingegen bei Sipplingen aus der Tiefe des Sees gepumpt wurde, konnte die Wasserversorgung störungsfrei weiterlaufen. Das Ereignis selbst war jedoch unmittelbar zum Anlass genommen worden, um die ENI-Pipeline von Genua nach Ingolstadt stillzulegen. Ein ähnliches Schreckmoment war auch der Absturz einer zweimotorigen Cessna in den Bodensee zwischen Friedrichshafen und Rorschach. Die seinerzeitige Vermutung, an Bord hätten sich 70 kg Caesium befunden, hatte sich glücklicherweise nicht bewahrheitet. Um den Bodensee herum ist man heute mit größter Sensibilität bemüht, jegliche Gefahrenquellen für die Wasserqualität von vornherein zu eliminieren. Auf der ufernahen B 31 dürfen so beispielsweise vor dem Sipplinger Berg keine Tanklastwagen mehr verkehren.¹

Diese Sensibilität zeigte sich insbesondere auch, als ein am 20. Mai 1997 vorgelegter Bericht der EU-Kommission über die Reinheit des Bodensees große Empörung hervorrief. Untersucht worden waren zahlreiche Badestellen am See oder in der unmittelbaren Umgebung. Dreizehnmal wurde dabei das Urteil „ungenügend“ erteilt, lediglich sechs Strände erhielten das Prädikat „gut“.² Der dadurch erzeugte Unmut war daher nicht in erster Linie wegen möglicher drohender Schäden für die Wasserversorgung entstanden, sondern wegen der *fatalen Folgen*, die ein solcher Bericht für den Fremdenverkehr am Bodensee nach sich ziehen könnte. Hoteliers, Bürgermeister und Geschäftsleute aus der Seeregion, aber auch anerkannte Fachleute sprachen von einem *bürokratischen Rechenfehler in Brüssel*. Die *eine* Messung der EU-Behörde würde durch die zahlreichen ständigen Untersuchungen entlang des Bodenseeufers relativiert. Die in dem Bericht der EU-Kommission genannten Ergebnisse seien schlicht falsch und beruhten nach Auffassung der Kritiker auf der Tatsache, dass wichtige Daten offensichtlich verloren gegangen wären.³ Unterstützt wurden sie durch die Landtagsabgeordneten aus dem Bodenseekreis, die ihrerseits auf die Gesundheitsämter verwiesen. Nach deren Auskunft konnten den Bodenseestränden gute bis

¹ Vgl.: Südkurier, 16. Oktober 2001

² Vgl.: Südkurier, 21. Mai 1997.

³ Vgl.: Südkurier, 22. Mai 1997

sehr gute Werte bescheinigt werden.¹ Auch das vom ADAC beim Konstanzer Institut für angewandte Hydrographie in Auftrag gegebene Gutachten sprach von *besten Reinheitswerten*.² Mit einer nicht zu verkennenden Häme meinte der Kommentator des Südkurier in der Ausgabe vom 22. Mai 1997 unter der Überschrift *Verheerende Empfehlungen*:

„Weiß die Europäische Kommission eigentlich, was sie mit ihrem Bäderreport anrichtet? (...) Da der Bericht vielfach ausgewertet und sein Kartenmaterial nachgedruckt wird, dürfte manche Urlaubsentscheidung allein wegen des Quatschs aus Brüssel gegen den Bodensee fallen. Wie weise verhielten sich doch die ansonsten gerne gescholtenen Briten, als sie sich 1976 weigerten, Untersuchungsergebnisse nach Brüssel zu liefern. (...) Es bewahrheitet sich: Die EU möge bitte die Hände von Dingen lassen, die vor Ort besser erledigt werden können und für die regionale Kenntnisse notwendig sind. (...) Der Streit ums Badewasser ist beileibe nicht neu. Jahr für Jahr steigt der Adrenalinspielgel bei Gastronomen und Bäderchefs, wenn die EU zuschlägt. (...) Brüssel ist eben überfordert.“³

Kommen wir nun zu einer abschließenden Beurteilung. Mit dem Aufkommen des Plans, den Rhein oberhalb von Basel schiffbar zu machen, waren zwei sich grundsätzlich entgegenstehende Gedanken aufeinandergeprallt. Einerseits sollte der Fluss im Sinne einer konkunkturverpflichteten Industrieplanung für die Wirtschaft dienstbar gemacht werden, auf der anderen Seite strebten die Gegner des Ausbaus nach der Erhaltung der für Mensch und Tier lebensnotwendigen natürlichen Grundlagen. Hierbei ging es immer wieder um die Gegenüberstellung von Werten. Die Frage war aber stets, nach welcher Seite hin sich diese polare Konstellation auflösen ließe. Die vorangegangenen Ausführungen haben gezeigt, dass zu unterschiedlichen Zeiten unter ebenso unterschiedlichen Rahmenbedingungen auch jeweils unterschiedlich gehandelt und entschieden wurde. Gewiss waren die landschaftlichen und heimatlichen Werte in der Rheinauer Gegend und nicht zuletzt das äußere Erscheinungsbild des monumentalen Rheinfalls schützenswert. Doch mussten diese Argumente den Belangen der Wirtschaft unterliegen. Sicher war, dass weder die schweizerische noch die badische Industrie auf die Kraftreserven des Rheins hätte verzichten können. Sicher war aber ebenso, dass nach dem Verzicht auf die Nutzung des Rheinfalls und seiner Erhaltung als Naturdenkmal von überragender Bedeutung nach

¹ Vgl.: Südkurier, 23. Mai 1997.

² Vgl.: Südkurier, 22. Mai 1997.

³ Zit. nach: Südkurier, 22. Mai 1997.

damaligem technischem Kenntnisstand keine andere Alternative mehr bestanden hatte als auch bei Rheinau ein Flusskraftwerk zu errichten. Es liegt im Reich der Spekulation, wie man sich wohl entschieden hätte, wenn die Atomkraft-Technologie weiter vorangeschritten und der Bau von Kernkraftwerken als weitere Alternative hinzugekommen wäre. Unter dem Gesichtspunkt damaligen Alternativenmangels wurden die wirtschaftlichen Argumente zum weit übergeordneten Interesse für die Verantwortlichen. Landschaftseingriffe in den Ufergegenden des Hochrheins konnten auch in den folgenden Jahrzehnten nicht gänzlich verhindert werden. Trotz einer nie über Rheinfeld (Baden) hinausgehenden Schifffahrt hatte dennoch eine wirtschaftliche Entwicklung stattgefunden, die ihrerseits die Ausweisung von Gewerbeflächen – auch in unmittelbarer Flussnähe – erforderlich gemacht hatte. Von einer übermäßigen Landschaftsverhandlung kann man allerdings kaum sprechen, zumal zwischen den einzelnen Industriestandorten relativ große Grünzonen vorhanden sind. Eine wirtschaftliche Weiterentwicklung oder sprechen wir konkreter von fortschreitender Industrialisierung war stets im Interesse der am Hochrhein ansässigen Bevölkerung. Natur- und Landschaftsschutz konnten hier also niemals eine solche Entwicklung aufhalten, da dies auch nicht als wünschenswert angesehen wurde.

Während sich die landschaftlichen und heimatlichen Werte damals wie heute kaum oder gar nicht beziffern ließen, war die Hemmschwelle, darüber hinwegzusehen und die durch Kosten und Umsatzzahlen sehr wohl nachweisbaren wirtschaftlichen Aspekte in den Vordergrund zu stellen, offenbar relativ gering. Handfester wurde die Diskussion stets dann, wenn Natur-, Gewässer-, Landschafts- und Heimatschutz die Basis für andere Wirtschaftszweige darstellten und diese ihrerseits auf ökonomischer Grundlage argumentierten. Die Fischerei hatte in dieser Beziehung offensichtlich schon früher einen ziemlich schweren Stand. Waren ihre Erträge bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts hinein noch so beachtlich, dass Felssprengungen ihr zu Gunsten im Allgemeinen unterlassen wurden, hatte sich die Situation bis zur Jahrhundertwende grundlegend verändert. Industriebetriebe mit einer durch ständig moderner werdenden Maschinen und Anlagen steigenden Produktivität versprachen weit höhere Gewinnchancen als die noch nach jahrhundertealter Tradition betriebene Fischerei. Auch hier war klar, dass die Fischerei mit ihren Argumenten dem neuerlichen Konkurrenten unterliegen musste. Dies zeigte sich schließlich auch in

den bereits genannten Fischereipachtverträgen, in denen die Pächter auf jegliche Forderungen wegen Schäden durch Kraftwerks- und Industrieanlagen verzichteten.

Konnte die Fischerei am Hochrhein und am Bodensee also kaum als ernstzunehmender Konkurrent aufgefasst werden und mit seinen Forderungen auch die Erhaltung von Natur und Landschaft nicht garantieren, so trat – die Ausführungen zu der „Wutach-Problematik“ hatten dies gezeigt – offenbar schon in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg in einigen Gegenden Südbadens der Fremdenverkehr hinzu. In den folgenden Jahrzehnten, vor allem aber nach dem Zweiten Weltkrieg, war die Bedeutung des Tourismus schon wesentlich stärker in den Vordergrund getreten. Dies galt in Bezug auf unseren Betrachtungsraum vor allem für das Bodenseegebiet. Die Trinkwasserversorgung war zweifelsohne die Haupttriebfeder, die Schifffahrt nicht über die Aarenmündung hinaus bis zum See weiter zu führen. Fraglich bleibt aber, inwiefern man den blühenden Tourismus am Bodensee höher gewertet hatte als die prognostizierten Transportkostenvorteile, die man ebenso wenig abschätzen konnte wie die versprochene industrielle Entwicklung. Offenbar war der Fremdenverkehr im direkten Vergleich zu den Auswirkungen der Hochrhein-Bodensee-Schifffahrt mit weniger Ungewissheiten behaftet. Der Natur- und der Landschaftsschutzgedanke hatten hier also, im Gegensatz zu Rheinau, über die Schifffahrt gesiegt. Allerdings bleibt kein Zweifel daran, dass die Sorge um die Trinkwassergewinnung aus dem Bodensee der ausschlaggebende Aspekt war. Dessen ungeachtet stellt sich die Frage, wie sich die um den Fremdenverkehr bemühten Hoteliers, Gastronomen sowie Kommunal- und Regionalpolitiker angesichts eines Planes, den Bodensee für die Güterschifffahrt zugänglich zu machen, heute verhalten würden. Sicher wäre die Opposition der Tourismusbranche wesentlich spürbarer als noch um 1960.

Aus dem bisher Gesagten wird klar, dass natur-, landschafts- und gewässerschützerische Aspekte in der Regel immer erst dann beachtet wurden, sobald sie sich in barer Münze rentierten. In der Vergangenheit mag diese Auffassung zweifelsohne noch viel verbreiteter gewesen zu sein. Die genannten Werte waren schließlich nicht zahlenmäßig erfassbar. Gleichermäßen war aber auch ein Verlust derselben nicht quantifizierbar. Bis in unsere Tage hinein tut sich

die volkswirtschaftliche Gesamtrechnung mit derartigen Sachverhalten schwer. Wie sollte ein gesamtwirtschaftliches Rechnungswesen, das noch nicht einmal in der Lage ist, die Tätigkeit von Hausfrauen oder Kleingärtnern zahlenmäßig zu berücksichtigen, die Werte „intakte Natur, Landschaft, Heimat“ aufnehmen können. Unter Hinweis auf nicht wiedergutzumachende volkswirtschaftliche Schäden durch Umwelteingriffe, die den ökonomischen Nutzen entscheidend schmälern wenn nicht sogar überkompensieren könnten, verlangten die Gegner der Hochrheinschiffahrt immer wieder die Aufgabe des Ausbauprojekts.¹ Vielleicht war es gerade das Problem der fehlenden Quantifizierbarkeit, das sie oft als Utopisten und Träumer hatte erscheinen lassen. Natur, Landschaft und Heimat sind subjektiv erfahrbare Werte. Das Problem war aber viel tiefgründiger. Die frühen achtziger Jahre hatten, bedingt durch das (sichtbare) Waldsterben, wohl erstmals ein gewisses allgemeines Verständnis für ökologische Fragen in der Bevölkerung erzeugt. Technische Großprojekte werden heute vielfach mit offener Kritik von Natur-, Landschafts- und Heimatschützern konfrontiert. Nie zuvor war Umwelt- und Naturschutz gesellschaftspolitisch so aktuell wie heute. Wohl auch deshalb bemüht sich seit einigen Jahren die umweltökonomische Gesamtrechnung, derartige Werte durch Schätzungen einzubeziehen.

18 Das Projekt der Schiffbarmachung des Hochrheins im Blickfeld der deutschen und der schweizerischen Wirtschaft

Die Annahme, mittels der Binnenschiffahrt könnten sich für die am Hochrhein gelegene Industrie deutlichere Kostenvorteile ergeben als im Vergleich dazu durch die Eisenbahn oder den Straßenverkehr, stellte im Begründungszusammenhang für das Ausbauprojekt die wesentlichste Komponente dar. Daher verwundert es nicht, dass von Seiten der hier ansässigen Wirtschaft die Forderung nach der Hochrheinschiffahrt immer wieder gestellt und damit ins öffentliche Bewusstsein zurückgerufen wurde. Die Industrie- und Handelskammer Hochrhein hatte in den fünfziger und frühen sechziger Jahren sehr positiv zu dem Ausbauprojekt Stellung bezogen. Als Begründung wurde vor allem die relativ große räumliche Distanz zwischen dem Hochrheingebiet und den Rohstoffrevieren (durchschnittliche

¹ Fries, S. 211.

Entfernung: ca. 600 Km) bzw. den Absatzmärkten (durchschnittliche Entfernung: ca. 250 Km) genannt.¹ Mit der Ergänzung der bereits bestehenden Verkehrsinfrastruktur durch eine leistungsfähige Wasserstraße hoffte man, über eventuelle Frachtvorteile der ansässigen Industrie neue Impulse geben zu können. Dabei wurde auf der deutschen Seite von einer Frachtersparnis zwischen 30 und 50 Prozent ausgegangen. Bei einer Ersparnis in Höhe von 30 Prozent galt die Hochrheinschifffahrt nach Ansicht der Kammer bereits als wirtschaftlich gerechtfertigt. Von den für das gesamte Einzugsgebiet (Deutschland, Schweiz, Österreich) prognostizierten 3 Mio. Tonnen Verkehrsaufkommen wurde allein für den deutschen Bereich mit einer Umschlagsmenge von 1 - 1,5 Mio. Tonnen gerechnet.² Die Hochrheinschifffahrt wurde allerdings in einem noch viel größeren Zusammenhang gesehen, nämlich als bedeutendes Glied im europäischen Binnenschifffahrtsnetz. Denn immerhin wäre eine schiffbare Verbindung von Basel rheinaufwärts über den Bereich der Aaremündung hinaus bis zum Bodensee für andere Schifffahrtsprojekte von existenzieller Bedeutung gewesen. Wie an anderer Stelle schon erwähnt, wären etwa die „Transhelvetische“ Verbindung von der Aaremündung über die Aare, die westschweizerischen Juraseen und den Genfersee bis zur Rhône sowie die Kanalverbindung von der Donau bis zum Bodensee überhaupt erst sinnvoll – weil durchführbar – geworden.³

Neben dieser prinzipiell positiven Grundeinstellung der Industrie- und Handelskammer Hochrhein gab es in Industriekreisen aber auch kritische Stimmen. So äußerte sich beispielsweise der Landesverband der Badisch-Württembergischen Industrie in seinem Jahresbericht für 1960/61 eher negativ. Vor dem Hintergrund der Gutachten von Alfons Schmitt und Walther Lambert warb der Verband für die Überprüfung alternativer Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, die mit verhältnismäßig geringerem Aufwand quasi denselben Erfolg garantierten. Dabei hatte man konkret an den Bau der Autobahn von Stuttgart bis zum Bodensee, die Weiterführung der Autobahn von Karlsruhe bis Basel, die Verbesserung des Straßennetzes am Hochrhein sowie an die Elektrifizierung der Hochrhein-Bahnlinie gedacht. Diese Maßnahmen dienten nach Ansicht des Verbandes dem Ziel der wirtschaftlichen Weiterentwicklung des

¹ Hartmann, S. 225.

² Ebd., S. 225-227.

³ Ebd., S. 225.

südbadischen Grenzgebiets möglicherweise besser und schneller als die Hoahrheinschiffahrt.¹

Offensichtlich hatte man bei der Industrie- und Handelskammer im Laufe der Zeit die Hoffnung aufgegeben, dass überhaupt noch eine Lösung in der Hoahrheinschiffahrtsfrage gefunden werden könnte. Denn die parlamentarischen Beratungen in der Schweiz dauerten immer noch an. Und selbst in der baden-württembergischen Landespolitik war es seit etwa der zweiten Hälfte der sechziger Jahre um das Projekt immer ruhiger geworden. Ungeachtet dieser politischen Rahmenbedingungen hatte sich an der grundsätzlich befürwortenden Haltung der Kammer nichts geändert. Dennoch argumentierte sie im Jahre 1971 in ähnlicher Weise wie der Landesverband und vollzog damit einen deutlichen Meinungswechsel. Entgegen ihrer früheren Haltung trat sie nunmehr für den Ausbau der Hoahrheinautobahn (A 98), die Elektrifizierung der Bahnlinie entlang des Hoahrheins, die Ergänzung des bestehenden Bahngleises durch ein zweites sowie die Schaffung neuer Rheinübergänge in die Schweiz als vordringliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur ein. Die Schiffbarmachung des Hoahrheins wurde zwar auch weiterhin als eine Option zur Aufwertung des Industriestandorts verstanden, gegenüber den bereits genannten Maßnahmen besaß sie aber nicht mehr absolute Priorität, sondern war eher langfristig anzustreben.²

Im Jahre 1973 gaben die Vertreter namhafter Industrieunternehmen am Hoahrhein, nämlich der Aluminiumhütte Rheinfelden GmbH (Rheinfelden (Baden)), der Degussa AG (Rheinfelden (Baden)), der Dynamit Nobel AG (Rheinfelden (Baden)), der Hermann C. Starck Berlin (Laufenburg/Rhina), der Papierfabrik Albbuck sowie der Lonza Werke (Waldshut) in Laufenburg(Baden) eine gemeinsame Presseerklärung ab, mit der sie ihr Interesse an einem Ausbau des Hoahrheins zur Großschiffahrtsstraße bis in den Raum Waldshut hervorhoben. Sie wiesen darauf hin, dass die Vorteile, von denen man seit Anbeginn der Industrialisierung im Hoahrheingebiet profitiert hatte, nämlich der elektrische Strom und das vorhandene Arbeitskräftepotential, nicht mehr die alleinigen Standortfaktoren wären. Der Frachtenlage am Hoahrhein käme

¹ Vgl.: Handelsblatt, 27. November 1961.

² Vgl.: Wirtschaftliche Entwicklungsbedingungen ..., S. 23.

demgegenüber eine immer wichtiger werdende Rolle zu. So versprach man sich von der geplanten Wasserstraße – der *billigsten Wasserstraße Europas* – gerade wegen der in großen Mengen bezogenen Rohstoffe Frachtersparnisse. Wollte man auch in Zukunft die Vollbeschäftigung im Hochrheingebiet sichern und die Abwanderung von Betrieben in günstiger gelegene Gegenden verhindern, wäre die Hochrheinschifffahrt geradezu unverzichtbar.¹ Weshalb die oben genannten Unternehmen gerade 1973 in einem gemeinsamen Appell für die Schiffbarmachung des Hochrheins eintraten, kann nur vermutet werden. Unter anderem könnten sowohl der Landtagsbeschluss vom 23. März 1972 als auch die Annahme der „Motion Torche“ durch den Schweizerischen Ständerat im März 1973 die ausschlaggebenden Faktoren gewesen sein. Möglicherweise hatte die Industrie angesichts dieser politischen Vorstöße noch weitere wichtige Entscheidungen in der Hochrheinschifffahrtsfrage erwartet. Und tatsächlich fanden im Dezember 1973 „Informatorische Gespräche“ zwischen den schweizerischen und den deutschen Behörden statt. Eine Erklärung der Unternehmen zum Verlauf bzw. zu den Ergebnissen dieser Zusammenkünfte war allerdings nicht erfolgt. Auf diese Entwicklungen wird im Speziellen noch in Kapitel 20 dieser Arbeit eingegangen.

Es gilt jedoch zu berücksichtigen, dass es sich bei den genannten Industriebetrieben um wirtschaftlich besonders starke Unternehmen mit relativ hoher Kapitalkraft handelte, welche überdies zu jener Zeit noch intensiv am Massengüterverkehr teilnahmen. Dass gerade sie in den Genuss von Frachtvorteilen der Schifffahrt kommen würden, war mehr als naheliegend. Doch diese Unternehmen repräsentierten nicht die Industrie am Hochrhein und im südlichen Schwarzwald in ihrer Gesamtheit. Um die wirtschaftliche Notwendigkeit der Wasserstraße richtig einschätzen zu können, wäre es daher nötig gewesen, zu klären, wie viele Unternehmen überhaupt Massengüter bezogen und in der Zukunft noch beziehen würden. Darüberhinaus lagen die befürwortenden großen Industriebetriebe entweder direkt am Rhein oder in dessen unmittelbarer Nähe, wodurch ihnen ein gebrochener Gütertransport (Weitertransport auf Schiene oder Straße ab den Ankunftshäfen/ Umschlagstellen bis zur Betriebsstätte) erspart geblieben wäre. Auch auf diese vorteilhafte Standortsituation konnten sich nur wenige andere Unternehmen berufen. So bleibt die Vermutung, dass die

¹ Krois, S. 74.

Gesamtzahl derjenigen Betriebe, die tatsächlich von der Hochrheinschifffahrt profitiert hätten, nicht sehr hoch sein konnte.¹ Diese Vermutung wird durch die Ergebnisse von Firmenbefragungen im deutschen Hochrheingebiet in den frühen siebziger Jahren bestätigt. So hatte beispielsweise das IFO-Institut für Wirtschaftsforschung in München im Rahmen seiner Untersuchungen 25 Unternehmen kontaktiert, die als potentielle Großkunden einer Hochrheinschifffahrt in Frage gekommen wären. Ein großer Teil dieser Unternehmen fiel jedoch schon frühzeitig aus der Betrachtung heraus, „... *da weder der Umfang des binnenschiffsfähigen Transportaufkommens noch das allgemeine Interesse dieser Firmen den Aufwand eines Fachinterviews gelohnt hätten*“,² weshalb für eine ausführliche Befragung schließlich nur bei neun Unternehmen die Geschäftsleitung bzw. die jeweiligen Transportdisponenten angesprochen wurden. Die in die engere Auswahl gezogenen Unternehmen waren die Aluminiumhütte Rheinfelden (Rheinfelden (Baden)), die Degussa AG (Rheinfelden (Baden)), die Dynamit Nobel AG (Rheinfelden (Baden)), die Hermann C. Starck Berlin (Laufenburg/Rhina), die Lonza Werke GmbH (Waldshut), die Lauffenmühle Gustav Winkler KG (Tiengen), die Aluminiumwerke Wutöschingen sowie die Aluminiumwalzwerke Singen (Singen am Hohentwiel). Wie man sieht befanden sich in diesem engeren Kreis sämtliche zuvor erwähnten Unternehmen, die sich gemeinsam für den Hochrheinausbau ausgesprochen hatten. Von diesen neun Unternehmen gaben drei an, dass sie entweder gar keine oder keine nennenswerte Verbesserung ihrer Transportsituation erwarteten, da sie entweder die Binnenschifffahrt überhaupt nicht in ihr transportwirtschaftliches Kalkül einbeziehen wollten oder ihre Betriebsstätten derart weit vom Rhein entfernt wären, dass die Hochrheinwasserstraße für sie als Option ausschied.³ Ein Unternehmen der chemischen Industrie äußerte sich zwar positiv bezüglich des Ausbauprojekts, tendierte bei der damals vorliegenden Frachtsituation der Bahn jedoch eher zum Transport auf der Schiene und sah die hohen Investitionen in eine

¹ Beispielsweise wies der SPD-Abgeordnete Bantle in der Landtagssitzung vom 30. März 1973 darauf hin, dass gemäß einer Unternehmensbefragung der Industrie- und Handelskammer Hochrhein in ihrem Kammerbezirk von den zwischen Rheinfelden (Baden) und Waldshut angesiedelten Unternehmen nur zwei ihr Interesse an einer Schiffbarmachung des Hochrheins bekundet hätten. (Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 6. Wahlperiode, Protokoll-Bd. II., (30. März 1973), S. 1396). Wann diese Umfrage allerdings konkret stattgefunden hatte und zu welchen weiteren Ergebnissen sie außerdem geführt hatte, ging aus dem Einwurf Bantles nicht hervor.

² Zit. nach: Huber, S. 32.

³ Ebd., S. 33.

eigene Umschlagsstelle am Rhein als eher unrentabel an.¹ Tatsächlich waren also die von Seiten der deutschen Unternehmerschaft in die Hochrheinschifffahrt gesteckten Erwartungen nicht sehr groß. Bestätigt wurde durch die Umfrage somit die schon geäußerte Vermutung, wonach lediglich eine bescheidene Anzahl von Unternehmen von der Wasserstraße profitiert hätte. Allein für sechs Unternehmen zusammen hätte sich ein Bergverkehr von 480.000 Tonnen ergeben. Von diesen sechs Unternehmen lagen wiederum fünf direkt am Rhein und hätten von der genannten Tonnage 420.000 Tonnen im Bergverkehr erwartet. Lediglich drei Unternehmen meldeten überhaupt ein Interesse am Talverkehr an. D.h. im Falle der Verwirklichung der Hochrheinschifffahrtsstraße wären aufgrund der Leerfahrten hohe brachliegende, freie Ladekapazitäten wegen fehlender Transporte ab den Hochrheinhäfen zu erwarten gewesen; eine Tatsache, die das Projekt nicht besonders wirtschaftlich erscheinen ließ.²

Im Gegensatz zu den Gutachten von Walther Lambert und Alfons Schmitt hatten sich die Untersuchungen des IFO-Instituts für Wirtschaftsforschung nicht etwa auf die gesamte Hochrheinstrecke von Basel bis zum Bodensee, sondern lediglich auf den Abschnitt von Basel bis in die Gegend der Aaremündung bezogen, zumal sich im Verlauf der Deutsch-Schweizerischen „Informatorischen Gespräche“ mittlerweile eine Konzentration beider Staaten auf einen Teilausbau abzeichnete.³ Der zuvor genannten Wirtschaftsstruktur der deutschen Hochrheingegend entsprechend stellte das Gutachten (Verhältnisse um 1970) die relativ starke Bevölkerungskonzentration entlang des Rheins fest. Die Einwohnerzahl der auf deutscher Seite direkt am Rhein gelegenen Gemeinden von Rheinfelden (Baden) bis Waldshut betrug 70.000. Dies war etwa die Hälfte der in den Landkreisen Säckingen und Waldshut lebenden Bevölkerung.⁴

In seinem Grundtenor war auch diese Untersuchung eher zu Ungunsten des Schifffahrtsprojekts ausgefallen. Mit Blick auf die im Hochrheingebiet um 1970 vorhandene Verkehrsinfrastruktur ergab sich beispielsweise folgendes Bild: Der Straßenverkehr wurde in der Hauptsache über die Bundesstraße 34 abgewickelt,

¹ Ebd.

² Als Güter im Bergverkehr wären (mit abnehmender Bedeutung) Tonerde, Heizöl, Rohaluminium, Erze, Zellstoff, Kohle usw. in Frage gekommen. Im Talverkehr hätten Chemikalien und Ferrolegierungen eine Rolle gespielt. (Vgl.: Ebd., S. 33/34)

³ Generelles Projekt 1976, S. 7.

⁴ Huber, S. 10.

die vor allem in Spitzenzeiten sehr stark genutzt wurde und daher oft überlastet war.¹ Für den Gütertransport auf der Schiene stand jedoch die Hochrheinlinie der Deutschen Bundesbahn zur Verfügung. Aus Sicht der Bahn galt diese Strecke keinesfalls als ausgelastet. Nachts würde sogar eine Betriebsruhe von 3 - 4 Stunden abgehalten. Daher hatte der bisherige eingleisige Ausbau als völlig ausreichend gegolten.²

Güter wurden außerdem über die Rheinhäfen von Basel, Weil am Rhein und Rheinfelden (Baden) abgewickelt. Teilweise wurden Frachten, welche für das Hochrheingebiet bestimmt waren, erst gar nicht in Rheinfelden (Baden) umgeschlagen, sondern in Weil am Rhein, um zum einen die längere Fahrtzeit um das Rheinknie herum zu vermeiden. Andererseits konnten die Güter in Weil am Rhein bereits auf die Schiene verladen und in Waggons bequemer und schneller zu ihren Bestimmungsorten gebracht werden.³ Ein weiterer Grund hatte schließlich in den vergleichsweise günstigeren Umschlags- und Lagermöglichkeiten in Weil am Rhein gelegen.⁴

Bezogen auf das Jahr 1970 wurde in dem Gutachten für die deutsche Seite ein Gesamtumschlag der künftigen Hochrheinschifffahrt von etwa 700.000 Tonnen errechnet (ca. 550.000 bis 600.000 Tonnen Bergverkehr; 120.000 Tonnen Talverkehr). Linksrheinisch, also im schweizerischen Hochrheingebiet, wurde ein Gesamtumschlag von 3,4 Mio. Tonnen (Einfuhr: 3,2 Mio. Tonnen) erwartet, so dass sich im Falle eines Teilausbaus des Hochrheins für das deutsche und schweizerische Einzugsgebiet insgesamt ein Transportvolumen von etwa 4 Mio. Tonnen ergab.⁵ Allein aufgrund dieser Daten sah sich das IFO-Institut allerdings außer Stande, über die volkswirtschaftliche Zweckmäßigkeit einer Hochrheinwasserstraße abschließend zu urteilen. Auf die Diskussion um die Höhe des

¹ Dasselbe Bild zeigt sich auch heute noch, da erst im Frühjahr 1995 mit dem Bau der A 98 begonnen wurde. Momentan konzentrieren sich die Arbeiten auf den Bau der „Querspange“ (A 861) von der A 98 zur schweizerischen Nationalstraße N 3, die zwischen den Rheinfelder (Baden) Ortsteilen Nollingen und Degerfelden verlaufend westlich von Warmbach den Rhein überqueren soll sowie den Bau einer zweiten Tunnelröhre bei Nollingen.

² Vgl.: Huber, S. 12.

³ Dies war damals im Rheinfelder Hafen nicht möglich, da sich der Güterbahnhof von Rheinfelden (Baden) etwas weiter östlich, mehr im Landesinneren, befand. Der Hafen besaß somit überhaupt keinen Gleisanschluss an die Deutsche Bundesbahn. Dieselben Verhältnisse liegen auch heute noch vor. Man muss allerdings hinzufügen, dass es mittlerweile Pläne gibt, für den Rheinfelder Hafen eine Standortverlagerung ins westliche Stadtgebiet vorzunehmen. In diesem Zusammenhang ist auch ein Anschluss an das Streckennetz der Deutschen Bahn AG vorgesehen.

⁴ Huber, S. 11/12.

⁵ Vgl.: Ebd., S. 46/47, 82-84.

eventuell durch den Hochrheinausbau entstehenden Neuverkehrs (z.B. durch den Transport von und zu den Umschlagstellen) ging das Gutachten überhaupt nicht ein, da man befürchtete, sich jeglicher Spekulation hinzugeben.¹ Das Gutachten hielt zwar für denkbar, dass gegenüber den beiden Landverkehrsträgern Schiene und Straße gewisse Transportkostenersparnisse erzielt werden könnten. Diese würden aber zum größten Teil einer nur geringen Zahl von Unternehmen auf der deutschen Hochrheinseite zugute kommen.² Außerdem gelangte man zu der Auffassung, dass es kaum möglich wäre, das zwischen dem deutschen und dem schweizerischen Hochrheingebiet vorliegende Struktur- und Leistungsgefälle mit Hilfe der geplanten Wasserstraße wesentlich zu verringern oder gar zu überwinden. Denn schließlich wären die Frachtkostenersparnisse nicht ausschließlich zum Vorteil der Wirtschaft des deutschen Hochrheingebiets gewesen, sondern auch schweizerische Unternehmen hätten davon profitiert. Des Weiteren kam man auf der Basis einer Unternehmensumfrage zu dem Schluss, dass es zweifelhaft wäre, durch eine Schiffbarmachung des Hochrheins die Standortgunst des deutschen Hochrheingebiets gegenüber anderen wirtschaftlichen Zentren Baden-Württembergs sowie der ganzen Bundesrepublik maßgeblich zu verbessern.³ Damit hatte das Gutachten des IFO-Instituts die Erwartungen der Schifffahrtsbefürworter gleichfalls wie die meisten bisherigen Untersuchungen zunichte gemacht.

Wenden wir uns den schweizerischen Verhältnissen zu. Wenn wir insbesondere die Stellungnahmen der kantonalen Handelskammern betrachten, so fällt auf, dass diese mit der Position der jeweiligen Kantonsregierungen mehr oder weniger konform gingen. Dieser Umstand ergibt sich nicht etwa daraus, dass die Handelskammern per Direktive immer automatisch dieselbe Meinung wie die Regierung hätten vertreten müssen, sondern weil sich die Kantonsregierungen ihrerseits Informationen bei den Handelskammern einholten, zumal diese den ansässigen Betrieben und damit den Problemen der Wirtschaft im Einzugsgebiet der Hochrheinwasserstraße nahe standen.

¹ Ebd., S. 51, 85.

² Ebd., S. 87, 95.

³ Ebd., S. 96.

Deshalb verwundert es nicht, dass auch die Unternehmen derjenigen Kantone, deren Regierung in den „Vernehmlassungen“ zur Hochrheinschiffahrt stets ablehnend geantwortet hatten, dem Projekt nicht positiv gegenüberstanden. Eine Umfrage der Industrie-Vereinigung Schaffhausen unter ihren Mitgliedern über die wirtschaftliche Bedeutung der Hochrheinschiffahrt sowie die zu erwartenden Vorteile für die einzelnen Unternehmen war 1960 etwa zu dem Ergebnis gekommen, dass die Frachtersparnisse derart gering wären, dass sie lediglich eine Senkung der betrieblichen Selbstkosten um ein Prozent ausmachen würden. Da die Wirtschaft des Kantons Schaffhausen aber außerdem stets von der Konkurrenz zwischen der Deutschen und den Schweizerischen Bahnen hatte profitieren können und zudem keine so großen Mengen an Massengütern benötigte, wurde die Hochrheinschiffahrt schließlich für nicht erforderlich gehalten.¹ Eine 1963 von der Industrie-Vereinigung durchgeführte Frachtkostenerhebung in dem Kanton war zu demselben Ergebnis gekommen. Die ermittelte Frachtkostenersparnis von lediglich 142.000 CHF wäre durch die gegenüberstehenden Kosten mehr als überdeckt worden, so dass eine volkswirtschaftliche Notwendigkeit der Hochrheinschiffahrt aus Sicht der Wirtschaft des Kantons Schaffhausen nicht gegeben schien.² Zu einem ebenso vernichtenden Urteil war auch die Zürcher Handelskammer gelangt. Volkswirtschaftliche Vorteile versprach sich diese kaum. Demgegenüber hielt sie es eher für möglich, dass sich der Hochrheinausbau zu einem *verkehrswirtschaftlichen Defizitgeschäft* entwickeln könnte.³

Ein größeres Interesse an der Hochrheinschiffahrt konnte hingegen im Kanton Aargau festgestellt werden. Die Aargauische Industrie- und Handelskammer hatte sich stets für eine Schiffbarmachung des Hochrheins stark gemacht, obwohl sie für die Wirtschaft des Kantons selbst keine besonderen Auswirkungen wegen des neuen Verkehrsträgers erwartete. Schon im Sommer 1965 hatte die Kammer eine Untersuchung über das Interesse der aargauischen Wirtschaft an einer Schiffbarmachung von Aare und Hochrhein durchgeführt. Von den ursprünglich befragten 315 Unternehmen hatten bereits von vornherein 236 ihr völliges Desinteresse erklärt. Auch von den verbliebenen 79 waren lediglich 70 unmittelbar an dem Projekt interessiert.⁴ Letztlich waren es 50 Handels- und

¹ Vgl.: Bächthold, S. 213.

² Hochrheinschiffahrt, Frachtkostenerhebung 1963, S. 5.

³ Vgl.: Rüegg, S. 58.

⁴ Bericht der Aargauischen Handelskammer ... (1965), S. 173.

Industriebetriebe, die der Hochrheinschifffahrt zugetan waren. Dabei muss man jedoch berücksichtigen, dass auf schweizerischer Seite der Endhafen der Hochrheinschifffahrt in der Nähe von Klingnau oder bei Brugg geplant war. Geografisch hätte ein solcher Hafen allerdings richtigerweise der Aareschifffahrt angehört. Wegen der relativ größeren Bedeutung dieses Hafens gegenüber dem geplanten Aarehafen bei Olten war die Zahl derer, die die Hochrheinwasserstraße präferierten höher (50 Unternehmen) als die Interessenten an der Aareschifffahrt (20 Unternehmen).¹ Damit allein hätte man vermuten können, der Hochrheinschifffahrt käme für die Wirtschaft des Kantons Aargau insgesamt auch eine größere wirtschaftliche Bedeutung zu als vergleichsweise der Aareschifffahrt. Dieses Bild wird allerdings stark relativiert, wenn man berücksichtigt, dass diese 50 Unternehmen mit einer Gütermenge von 250.000 Tonnen pro Jahr rechnen konnten, während die Umschlagzahlen für die potentiellen Kunden des Hafens Olten mit einem Umschlagvolumen rechneten, das um knapp 30 Prozent höher lag.²

Dennoch trat die Aargauische Handelskammer als Befürworterin der Hochrheinschifffahrt auf und sie tat dies nach eigenen Angaben deswegen, weil sie das Hochrheinprojekt in einem gesamtschweizerischen Zusammenhang verstand und nicht nur aus der rein kantonalen Perspektive heraus. Die weitere wirtschaftliche wie bevölkerungsmäßige Entwicklung der Schweiz, so argumentierte man, würde auf die Dauer zu einer Überlastung der schweizerischen Straßen und Bahnen führen. Alle Versuche, dieses Problems durch einen Ausbau des bestehenden Straßen- und Schienennetzes Herr zu werden, wären nur ungenügend, da auch die neugeschaffenen Kapazitätsreserven bald überlastet wären.³ Deshalb würde sich der Ausbau des Hochrheins zur Großschifffahrtsstraße anbieten. Vorwiegend aus finanziellen Gründen plädierte die Kammer ab der Mitte der Sechziger bis in die frühen siebziger Jahre hinein aber nur für einen späteren Beginn des Projekts.⁴ Bis zur Mitte der achtziger Jahre hatte sich allerdings auch in der Sichtweise der Aargauischen Handelskammer ein Wandel vollzogen. Man hatte erkannt, dass in Zukunft der Massenguttransport eher an Bedeutung verlieren würde und hielt deshalb eine weitere Ausdehnung der

¹ Vgl.: Ebd., S.174.

² Ebd., S. 174.

³ Ebd., S. 175/176.

⁴ Ebd. S. 177.

Transportkapazitäten über den Ausbau des Schienen- und Straßennetzes hinaus nicht für notwendig. Einen sofortigen Hochrheinausbau lehnte die Handelskammer daher – neben dem bereits erwähnten finanziellen Argument – ab, zeigte sich im Hinblick auf eine Realisierung des Projekts zu einem späteren Zeitpunkt aber durchaus gesprächsbereit.¹

Ähnlich wie in Deutschland hatten 24 an Hochrhein und Aare gelegene schweizerische Industrieunternehmen am 20. Januar 1976 eine gemeinsame Presseerklärung abgegeben, in der sie den Hochrheinausbau – mit einer Freihaltung wollte man sich nicht zufrieden geben – als Voraussetzung für ihre künftige Konkurrenzfähigkeit forderten. Sie verwiesen außerdem auf die Möglichkeit, den angestammten Produktionsstandort dadurch halten und festigen zu können, was schließlich auch die Sicherung der Arbeitsplätze bedeutete. In einem Zehn-Punkte-Plan wurden nochmals die Vorteile der Binnenschifffahrt aus ihrer Sicht aufgeführt. Dabei wurde die Rheinschifffahrt auch als *Inflationsbremse* bezeichnet, da sich deren Frachten in den vergangenen 20 Jahren entweder nicht verändert hätten oder gar gesunken seien.² Damit eine solche volkswirtschaftliche Wirkung aufgrund der Hochrheinschifffahrt tatsächlich eingetreten wäre, hätte jedoch eine große Anzahl von Unternehmen von der Wasserstraße Gebrauch machen müssen. Zudem hätten die niedrigeren Kosten der Hersteller auch an die Kunden in Form von langfristig konstanten Preisen weitergegeben werden müssen, um jenen zumindest das Gefühl einer verlangsamten Preissteigerung zu vermitteln. Angesichts der von der Industrie-Vereinigung Schaffhausen durchgeführten Untersuchungen, wonach die Frachtersparnisse gegenüber den anderen Verkehrsträgern lediglich ein Prozent der betrieblichen Selbstkosten ausmachten, stellt sich allerdings die Frage, ob und in welchem Ausmaß überhaupt derartige – für den Hersteller bei Massenproduktion sicherlich interessanten – Kostensenkungen an die Kundschaft spürbar weitergetragen werden könnten.

¹ Jahresbericht 1985, S. 36/37.

² Vgl.: Breitenmoser, Die Industrie meldet sich am Hochrhein, S. 19.

Sowohl die politische Diskussion in der Schweiz als auch in Deutschland sowie das vehemente Auftreten der Befürworter und der Gegner in gesprochenem und geschriebenem Wort hatten über Jahrzehnte hinweg das Projekt der Schiffbarmachung des Hochrheins im Bewusstsein der Öffentlichkeit gehalten. Offensichtlich hatte man in den Reihen der schweizerischen Industrie jedoch um die Wende von den fünfziger zu den sechziger Jahren, besonders aber 1960/61, die Verwirklichung des Hochrheinschifffahrtsprojekts noch für derart realisierbar gehalten, dass einzelne Unternehmen vor allem auf dem Streckenabschnitt zwischen Stein/Säckingen und Waldshut in bloßer Kenntnis der Tatsache, dass gerade diejenigen Unternehmen von den Frachtvorteilen der Binnenschifffahrt profitieren würden, deren Niederlassungen sich entweder direkt am Rhein oder zumindest in der Nähe des Flusses befänden, in einen regelrechten Wettstreit um entsprechendes Baugelände entbrannte. So entstand in jener Zeit beispielsweise die oberhalb von Stein gelegene Produktionsstätte der CIBA. Nicht weit davon entfernt hatte sich die Hoffmann–La Roche etwas weiter rheinaufwärts im sog. „Sisseler Feld“ etwa 800.000 qm Land für die Errichtung einer Niederlassung durch Kauf gesichert. Die Firma Geigy kaufte unter dem Namen RheinmattAG bei Kaisten auf beiden Seiten der Bahnlinie und der Straße ebenfalls Land auf.¹ Noch weiter rheinaufwärts unterhalb der Aaremündung sicherte sich Sandoz in der Nähe von Schwaderloch für den Bau einer Betriebsstätte ein entsprechend großes Gelände, während sich die Chemische Fabrik Uetikon – ein Großlieferant von Schwefelsäure für die schweizerische Industrie – bereits Jahre zuvor bei Full (gegenüber von Waldshut) mit einem Komplex größerer Fabrikhallen und Lagerplätzen niedergelassen hatte.²

Die im Hinblick auf eine Hochrheinschifffahrt interessanten Grundstücke befanden sich also schon recht frühzeitig fest in Händen potentieller Investoren. Damit hatte sich aber auch gezeigt, wie relativ schnell sich die Industrie im Hochrheintal anzusiedeln vermochte. Jeder Befürworter, der zu jener Zeit noch behauptet hätte, dass durch die Schiffbarmachung des Hochrheins keine neuen Betriebsansiedelung von „außen“ bewirkt werden könnten, wurde durch die erwähnte Entwicklung eines Besseren belehrt. Die Industrialisierungswelle, welche anfangs der sechziger Jahre einsetzte, dürfte ihren Ursprung wohl in der

¹ Wanner, S. 7.

² Ebd.

sehr leidenschaftlichen Diskussion um das Projekt haben, als wichtige Gutachten gerade im Entstehen waren und die Politiker dies- und jenseits des Rheins einem Ausbau nicht gerade abgeneigt schienen – also alles in allem zu einer Zeit, in der die Verwirklichung der Hochrheinschifffahrt für viele noch eine durchaus plausible und praktikable Option war. Es genügte somit also die bloße Erwartung der Realisierung des Hochrheinprojekts, sozusagen als „Initialzündung“, für das Tätigwerden der Industrie. Angesichts dieser Entwicklungen stellt man sich aber die Frage, ob es bei Verwirklichung der Hochrheinschifffahrt tatsächlich möglich gewesen wäre, in einen immer stärker an Eigendynamik gewinnenden Industrialisierungsprozess kontrollierend eingreifen zu können. Immerhin zeigten die Vorgänge am schweizerischen Hochrheinufer, dass die diesbezüglichen Bedenken der Schifffahrtsgegner nicht ungerechtfertigt waren.

Ein derartiges Phänomen konnte auf der deutschen Rheinseite zwar nicht vorgefunden werden; dort war man sich allerdings darüber im Klaren, dass sich die bereits ansässigen Industriebetriebe in Ergänzung zu den geplanten öffentlichen Häfen bei Rheinfelden, Öflingen-Brennet und Waldshut eigene Werksumschlagstellen schaffen würden.¹ Während bei Waldshut-Tiengen der deutsche Endhafen der Hochrheinschifffahrt geplant war, hatte man den dortigen Hafenstandort so gewählt, dass die Lonza AG keine eigene Umschlagstelle mehr benötigt hätte.² In etwa denselben Vorteil konnte sich auch die Chemische Fabrik Uetikon von dem gegenüber von Waldshut bei Full seit 1983 ins Auge gefassten schweizerischen Endhafen (anstelle von Klingnau) erhoffen.³

¹ Die Schiffbarmachung des Hochrheins (Projekt 1961), S. 35.

² Entwicklungsziele für die Region Hochrhein-Bodensee, S. 17. An dieser Stelle sei auch auf den in der Projektstudie „Generelles Projekt 1976“ im dortigen Anlagenteil befindlichen Situationsplan mit dem Titel „Ausbau der Rheinstrecke Aaremündung-Wutachmündung zur Umschlagstelle Waldshut“ verwiesen.

³ Südkurier, 21. Juni 1983.

19 Zur weiteren wirtschaftlichen Entwicklung im Einzugsgebiet der Hochrheinschifffahrt bis heute

Zum besseren Verständnis der in der vorliegenden Arbeit dargestellten Fragen und Probleme hatten wir einleitend die wirtschaftliche Ausgangssituation im potentiellen Einzugsgebiet der Hochrheinschifffahrt in den fünfziger und frühen sechziger Jahren des 20. Jahrhunderts beleuchtet. Dabei war insbesondere auch auf die wirtschaftsgeschichtliche Entwicklung, die zu dem vorgefundenen Bedingungsgefüge geführt hatte, eingegangen worden. Wie in den weiteren Ausführungen dieser Arbeit deutlich wurde, waren strukturelle Probleme der Region entlang des Rheins von Basel bis zum Bodensee Ausgangspunkt für die Forderung nach dem Ausbau dieses Rheinabschnitts zur Großschifffahrtsstraße. Nachfolgend soll nun ein Blick auf die weiteren wirtschaftlichen Entwicklungen in dem potentiellen Einzugsgebiet der geplanten Wasserstraße von den sechziger Jahren bis heute erfolgen. Dabei soll insbesondere der Frage nachgegangen werden, ob sich die Wirtschaft auch ohne Hochrheinwasserstraße entwickeln konnte und dabei landesweite Trends mitvollzogen wurden. Da seit der ersten Hälfte der sechziger Jahre die Weiterführung der Hochrheinschifffahrt über Waldshut hinaus bis zum Bodensee immer unwahrscheinlicher geworden war und im Rahmen der Deutsch-Schweizerischen Informatorischen Gespräche in den siebziger Jahren sogar ausdrücklich darauf verzichtet wurde, sollen das deutsche Bodenseegebiet, der Hegau sowie der westliche Teil Österreichs nicht mehr Gegenstand unserer Betrachtungen sein. Im Blickfeld unserer Analyse sollen auf deutscher Seite lediglich die Landkreise Lörrach und Waldshut stehen, wobei unser Hauptaugenmerk auf dem strukturschwächeren Landkreis Waldshut liegt. Für das schweizerische Einzugsgebiet sollen die Kantone der Nord- und Nord-Osts-Schweiz im Mittelpunkt stehen. Wenden wir uns aber zunächst dem deutschen Einzugsbereich zu:

Für das westliche deutsche Hochrheingebiet (Landkreis Lörrach) konnten seit den sechziger Jahren strukturelle Veränderungen in der Wirtschaft festgestellt werden. In erster Linie fällt auf, dass sich die einzelnen volkswirtschaftlichen Sektoren, gemessen an der gesamten Bruttowertschöpfung, anteilmäßig verändert haben. Hatte der Anteil des Produzierenden Gewerbes (Industrie, Handwerk) im Kreis Lörrach im Jahre 1970 beispielsweise noch bei 59,5 Prozent gelegen, war dieser

etwa 20 Jahre später (1988) auf 52 Prozent gefallen. Der Anteil der Landwirtschaft war ebenfalls zurückgegangen (1970: 2,8 Prozent; 1988: 1,2 Prozent). Im Gegensatz dazu konnte der Dienstleistungsbereich mit 22,7 Prozent (1988) gegenüber 13,8 Prozent (1970) einen massiven Anstieg verbuchen.¹ Was in der Volkswirtschaftslehre unter dem Begriff Strukturwandel bekannt ist, wird hier anhand weniger Zahlen für den Landkreis Lörrach nachgewiesen. Dabei handelt es sich um die Veränderung der prozentualen Anteile der drei klassischen volkswirtschaftlichen Sektoren an der gesamten wirtschaftlichen Leistung des Kreises. In Fortführung der von dem französischen Nationalökonom Jean Fourastié in den fünfziger Jahren des 20. Jahrhunderts gesetzmäßig formulierten These² ergibt sich obiges Bild. Die genannte Entwicklung lässt sich auch anhand der Veränderung der Anteile der Sektoren an der Gesamtbeschäftigtenzahl erkennen. Ein Vergleich der Beschäftigtenstruktur des Landkreises Lörrach mit den Werten für ganz Baden-Württemberg in dem erwähnten Zeitraum macht deutlich, dass auch am Hochrhein trotz der immer wieder bemängelten Revierferne der hiesigen Wirtschaft ein landesweiter Trend mitvollzogen wurde, wenngleich dieses Gebiet in der Intensität dieser Entwicklung hinter anderen Regionen und damit auch hinter dem Landesdurchschnitt zurückblieb. Insgesamt hatte die Wirtschaftsleistung des Landkreises Lörrach von 1970 bis 1988 mit 210 Prozent gegenüber 228 Prozent (Baden-Württemberg) unterdurchschnittlich zugenommen.³

Innerhalb der einzelnen Sektoren selbst hatte ebenfalls eine Schwerpunktverlagerung stattgefunden. So war beispielsweise von 1961 bis 1987 die Zahl derer, welche in der Leder-, Textil- und Bekleidungsbranche tätig waren, deutlich gesunken. Bis zum Jahr 1964 waren im Textilgewerbe im Landkreis Lörrach noch die meisten Menschen beschäftigt. Demgegenüber verzeichneten der Maschinen- und Fahrzeugbau eine Verdreifachung und der Bereich Elektrotechnik/Feinmechanik eine Verdoppelung der dort Beschäftigten bis zum Ende der

¹ Orth, S. 322.

² Fourastié war davon ausgegangen, dass etwa seit Anfang des letzten Jahrhunderts die Zahl der Beschäftigten in der Landwirtschaft (Primärer Sektor) permanent abgenommen hatte, während demgegenüber der Dienstleistungssektor (Tertiärer Sektor) ständig beschäftigungsmäßig zunahm. Der Sekundäre Sektor (Produzierendes Gewerbe, Industrie) hatte anfangs noch recht stark zugenommen, geriet dann aber in eine Phase der Stagnation und begann schließlich ebenfalls zugunsten des Tertiären Sektors abzunehmen. Auf diese Weise lässt sich der Wandel einer Volkswirtschaft von ihrem agrarischen Ursprungszustand hin zur modernen Dienstleistungsgesellschaft erklären. (Fourastié, S. 122)

³ Orth, S. 323.

achtziger Jahre.¹ Damit hatte also auch ein Wandel in der innersektoralen Struktur stattgefunden.

Ein ähnliches Bild zeigte sich auch im Landkreis Waldshut. Der Anteil der Land- und Forstwirtschaft am Bruttoinlandsprodukt des Kreises betrug 1970 3,7 Prozent (Land Baden-Württemberg: 3 Prozent). Das Warenproduzierende Gewerbe dominierte mit 62,9 Prozent (Land Baden-Württemberg: 59,2 Prozent), gefolgt von den Bereichen Handel und Verkehr sowie allen übrigen Dienstleistungen mit 33,3 Prozent (Land Baden-Württemberg: 37,8 Prozent). Wie für den Kreis Lörrach folgten die im Landkreis Waldshut ermittelten Werte trendmäßig jenen des Landes Baden-Württemberg. Die dennoch festzustellenden Abweichungen machen aber auch hier ein gewisses Zurückbleiben des Kreises deutlich. Wesentlich stärker traten die Unterschiede jedoch hinsichtlich der Veränderung der Beschäftigtenanteile im Produzierenden Gewerbe zu Tage. Die unterschiedliche Entwicklung der verschiedenen Industriegruppen wurde daran ablesbar. Von 1958 bis 1973 war die Gesamtzahl der in der Industrie beschäftigten Personen im Landkreis Waldshut um 24,1 Prozent gestiegen, im gesamten Land hingegen nur um 19,1 Prozent. Während jedoch in Baden-Württemberg insgesamt der stärkste Zuwachs in den Bereichen Chemie (+ 53,6 Prozent), Elektrotechnik (+ 51,7 Prozent), Maschinenbau (+ 31,1 Prozent) und in der eisen- und metallerzeugenden Industrie (+ 26,9 Prozent) verzeichnet werden konnte, hatte die letztgenannte Industriegruppe im Kreis Waldshut außerordentlich stark zugenommen (+ 123 Prozent). Die chemische Industrie folgte mit großem Abstand (+ 17,6 Prozent). Die Textilindustrie war dagegen sowohl im Kreis Waldshut als auch im gesamten Land Baden-Württemberg beschäftigungsmäßig rückläufig. Doch auch hier verlief die Entwicklung am Hochrhein langsamer. Während im Kreis Waldshut die Beschäftigung im Textilwesen um 13,5 Prozent gesunken war, betrug der landesweite Rückgang 18,6 Prozent. Auch in dieser Hinsicht hatte der Hochrheinkreis an der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes Baden-Württemberg unterdurchschnittlich teilgenommen.²

¹ Ebd., S. 324.

² Vgl.: Eberle, S. 266/267.

Von 1973 bis zum Ende der siebziger Jahre war im Landkreis Waldshut aufgrund konjunktureller Einflüsse die Gesamtzahl der Industriebeschäftigten um 12 Prozent auf einen Stand von 17.800 zurückgegangen.¹ Während der Investitionsgüterindustrie um 1979 noch ca. 23 Prozent der insgesamt in der Industrie Beschäftigten angehörten, umfassten die Grundstoff- und Produktionsgüterindustrie etwa ein Drittel der Gesamtzahl. Darin konnte der Bereich der chemischen Industrie mit 18 Prozent an den insgesamt industriell Beschäftigten einen überdurchschnittlichen Anteil aufweisen. Den größten Anteil verzeichnete jedoch die Verbrauchsgüterindustrie mit annähernd 42 Prozent. Und innerhalb derer spielte schließlich die Textil- und Bekleidungsindustrie mit einer anteiligen Quote von einem Drittel an der Gesamtzahl der Industriebeschäftigten die wichtigste Rolle.² So lässt sich feststellen, dass im Landkreis Waldshut die Textilindustrie zwar tendenziell zurück ging, aufgrund ihrer traditionellen Bedeutung aber noch bis weit in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts hinein in der Wirtschaftsstruktur des Kreises bemerkenswert überrepräsentiert war.

Die Tatsache, dass der Landkreis Waldshut ein Gebiet umfasst, in dem der Schwarzwald mit seinem Südrand sehr weit an den Hochrhein heran ragt, war in mehrfacher Hinsicht für die wirtschaftliche Entwicklung dieser Gegend problematisch. Der Raum Basel sowie die Gebiete Oberschwabens hatten sich vergleichsweise besser entwickeln können, da sie zum einen über ein Hinterland verfügen, welches stets die Möglichkeit weiterer Industrieansiedelungen bot. Andererseits konnten diese Gebiete nicht nur am Ost-West-Verkehr teilnehmen, sondern waren über das Bahn- und Straßennetz sowohl nach Norden als auch nach Süden unmittelbar mit wichtigen wirtschaftlichen Agglomerationen verbunden. Bedingt durch die geographische Lage hatte der Kreis Waldshut mit starken Strukturunterschieden zu kämpfen. Wir hatten bereits gesehen, dass das wirtschaftliche Leben hauptsächlich entlang der Rheintalschiene stattfand, während der Südrand des Schwarzwaldes, der sog. „Hotzenwald“, wirtschaftlich eher rückständig geblieben war. Auch in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts war dieser Unterschied noch immer signifikant. Die Rheinebene galt gegenüber den höheren Lagen des Südschwarzwaldes vor allem wegen der viel besseren

¹ Ebd., S. 291/292. Auch im Landkreis Lörrach zeigte sich die auf Konjunkturschwankungen beruhende Beschäftigtenabnahme. So war die Zahl der insgesamt industriell Beschäftigten von 1969 bis 1977 um 3.400 (= 11 Prozent) auf knapp 28.000 gesunken. (Vgl.: Leible, S. 197/198)

² Eberle, S. 292.

Verkehrerschließung als standortbegünstigt. Infolge dessen hatte sich dort der Großteil der gewerblichen Wirtschaft des Kreises konzentriert. Hauptorte der Industrie waren Albbruck, Erzingen, Laufenburg, Öflingen, Säckingen, Waldshut-Tiengen, Wehr und Wutöschingen.¹

Gleichzeitig hatte aber auch ein kaum zu übersehendes Struktur- und Leistungsgefälle zwischen den stark prosperierenden Gebieten der Nordschweiz und dem nur beschränkt entwicklungsfähigen deutschen Hochrheingebiet vorgelegen. Die dem Landkreis Waldshut gegenüberstehende schweizerische Wirtschaft war wesentlich stärker auf Expansion ausgerichtet. Hierfür gab es mehrere Gründe. Zum einen verfügte man in der Schweiz über eine besser ausgebaute interregionale Verkehrsinfrastruktur. Dadurch konnte die gewerbliche Wirtschaft von geringeren Transportkosten sowie sicheren, regelmäßigen und schnellen Transportleistungen profitieren. Ein weiterer Wettbewerbsvorteil hatte aber auch in finanzieller Hinsicht vorgelegen. Im Vergleich zur deutschen Seite war die Steuer- und Sozialbelastung für die Betriebe geringer. Bessere Abschreibungsbedingungen sowie günstigere Finanzierungsmöglichkeiten erweiterten den Spielraum für Investitionen. Auf der Grundlage dieses Bedingungsgefüges hatte sich in der Schweiz eine ansehnliche Gewerbestruktur herausbilden können. Den großen auf Expansion ausgerichteten schweizerischen Industriekonzernen hatte man auf deutscher Seite lediglich kleine Industriebetriebe entgegenzustellen.² Die expansive Entwicklung in der Schweiz machte allerdings auch vor dem deutschen Hochrheingebiet nicht Halt. Wie bereits an anderer Stelle erwähnt, hatten sich die schweizerischen Unternehmer schon in früheren Jahrhunderten den nahegelegenen deutschen Arbeitsmarkt für ihre eigenen Bedürfnisse nutzbar gemacht. Daran hatte sich auch nach dem Zweiten Weltkrieg nichts geändert, als aufgrund der starken wirtschaftlichen Entwicklung in der Schweiz die Nachfrage nach qualifizierten Arbeitskräften sehr hoch war. Von den von der schweizerischen Industrie gezahlten, im Vergleich zum deutschen Hochrheingebiet relativ höheren Löhnen und Gehältern waren daher nicht wenige deutsche Arbeitskräfte angezogen worden. Zu Beginn der siebziger Jahre war etwa jeder neunte Arbeitnehmer auf deutscher Seite ein Berufspendler. Bei genauerer Betrachtung stellt man außerdem fest, dass schätzungsweise 58

¹ Vgl.: Ebd., S. 265, 267.

² Vgl.: Nothelfer, S. 190/191. Vgl.: Planungsgemeinschaft Hochrhein Säckingen: Informationsblätter, 1-2(1973), S. 7.

Prozent derjenigen Grenzgänger, welche in der Schweiz in Betrieben des Produzierenden Gewerbes arbeiteten, in wachstumsgünstigen Industriezweigen beschäftigt waren. Etwa 70 Prozent der gesamten Grenzgänger waren gelernte Fachkräfte und nahezu 75 Prozent waren unter 40 Jahre alt. Für die wirtschaftliche Entwicklung im deutschen Hochrheingebiet wären aber genau diese jungen gelernten Fachkräfte nötig gewesen.¹ Einer Entwicklungsstudie der Universität Freiburg zum Hochrheingebiet zufolge drohte der Abstand zur Schweiz noch größer zu werden. Diese Ansicht war durch eine Untersuchung des Regierungspräsidiums Freiburg vom Oktober 1972 bestätigt worden. Jede weitere Expansion auf schweizerischer Seite würde die geschilderte Situation verschärfen und das Hochrheingebiet zu einem wirtschaftsschwachen Raum degenerieren.² Politiker und Planer waren daher bemüht, die strukturellen Ungleichheiten langfristig zumindest zu mildern. Der Baden-Württembergische Wirtschaftsminister Rudolf Eberle, vormals Hauptgeschäftsführer der IHK Hochrhein, stellte hierzu fest:

„Die periphere Randlage des Kreises Waldshut in bezug auf die Produktions- und Marktzentren der Bundesrepublik kann nur ausgeglichen werden, wenn ein genügend ausgebautes Verkehrsnetz vorhanden ist, das die Raumüberwindung schnell und unter geringen Kosten ermöglicht. (...) Allein von der fortschreitenden Intergration des Gemeinsamen Marktes etwa durch die Assoziierung der Schweiz an die EG ist ein Abbau des Entwicklungsgefälles zur Schweiz hin nicht zu erwarten. Umso mehr wird es in Zukunft darauf ankommen, durch gezielte und aufeinander abgestimmte strukturpolitische Maßnahmen die Standortqualität im Kreis Waldshut zu verbessern.“³

Ziel sollte es sein, neben notwendigen Rationalisierungen in den bereits bestehenden Betrieben die Ansiedlung neuer Unternehmen attraktiv zu machen. Die Verbesserung der infrastrukturellen Voraussetzungen, insbesondere im Verkehrswesen, erschien dabei als das wirksamste Mittel. Schon seit längerem hatte man am Hochrhein den Bau einer Autobahn von Lörrach bis in die Bodenseeegend gefordert. Damit sollte die dem künftigen Verkehrsaufkommen nicht mehr gerecht werdende Bundesstraße 34 entlastet werden. Vorschläge zur

¹ Seitens des Landkreises Lörrach, welcher ebenfalls von einer hohen Zahl von Grenzgängern betroffen war, war sogar die Forderung gestellt worden, die grenznahen schweizerischen Industriebetriebe sollten an die betroffenen deutschen Gemeinden gewisse Ausgleichszahlungen entrichten. Da dies rechtlich aber nicht durchsetzbar war, hatte sich die Idee zerschlagen. (Vgl.: Ebd., S. 6.)

² Vgl.: Nothelfer, S. 191/192. Vgl.: Planungsgemeinschaft Hochrhein Säckingen: Informationsblätter, 1-2(1973), S. 4/5.

³ Zit. nach: Eberle, S. 276.

Streckenführung waren ebenfalls schon seit längerem diskutiert worden. Offen blieb dabei aber stets die Weiterführung östlich von Waldshut wegen der Weigerung schweizerischer Kantone, die Straße über ihr Gebiet leiten zu lassen. Ein weiteres Ausbaupotential hatte aber auch seitens der Deutschen Bundesbahn bestanden. Die Hochrheinstrecke der Bahn war lediglich eingleisig verlegt. Mit einem zweigleisigen Ausbau sowie der Elektrifizierung verband man eine spürbare Kapazitätsausdehnung auch in diesem Bereich. Die Bahn ihrerseits machte eine Entscheidung in dieser Frage allerdings davon abhängig, ob der Hochrhein für die Großschifffahrt ausgebaut würde oder nicht. Der Hochrhinausbau war, wie gesehen, in den siebziger Jahren durchaus noch nicht gänzlich als weitere Option ausgeschieden. Immerhin lag mit dem „Projekt 1976“ eine aktualisierte Form der bisherigen Projektplanungen vor. Das Gutachten des IFO-Instituts für Wirtschaftsforschung in München hatte aber die eher ungünstige Prognose gewagt, die Hochrheinschifffahrt käme trotz gewisser Frachtkostenvorteile für die Industrie im deutschen Hochrheingebiet in der Hauptsache der schweizerischen Wirtschaft zugute. Eine klare Absage an das Projekt war von Seiten der deutschen Politik zum damaligen Zeitpunkt aber noch nicht erfolgt.¹

Der Landkreis Waldshut war von Regional- und Landespolitikern als Notstandsgebiet aufgefasst worden, wenngleich eine Kommission Sachverständiger von Bund und Land beim Anblick der zum Teil stattlichen Höfe auf dem Hotzenwald gewisse Zweifel hatte.² Daher war man bemüht, im Rahmen unterschiedlicher Förderprogramme dieser Landschaft Hilfe zukommen zu lassen. Für den nördlichen Teil des Landkreises war von 1952 bis 1966 das „Hotzenwaldförderprogramm“ des Landes Baden-Württemberg initiiert worden. Die Bereiche Bonndorf und St. Blasien gehörten dem regionalen „Aktionsprogramm Südlicher Oberrhein-Hochschwarzwald“ an und das Doppelzentrum Waldshut-Tiengen war 1968 als Mittelzentrumsgruppe in das Programm der Landesausbauorte der Landesregierung aufgenommen worden. Allein im Rahmen des erstgenannten Programms zu Gunsten des Hotzenwaldes waren in dem erwähnten Zeitraum ca. 50 Mio. DM an Fördermitteln geflossen. Die gesteckten Erwartungen waren aber

¹ Vgl.: Nothelfer, S. 192. Vgl.: Eberle, S. 272/273.

² Bischof, Der Hotzenwald ..., S. 115/116.

nur zum Teil erfüllt worden. Vor allem die Waldgemeinden waren wegen der ihnen zufallenden Restfinanzierung diverser Projekte stark verschuldet.¹

Werfen wir einen Blick auf die wirtschaftliche Situation des Landkreises Waldshut in der Gegenwart. Nach Angaben der Kreisverwaltung verfügt man heute über eine relativ vielfältige Wirtschaftsstruktur. Im verarbeitenden Gewerbe liegen die Schwerpunkte nach wie vor in den Bereichen Textil, Chemie, Metallbearbeitung (v.a. Aluminium), Maschinen- und Fahrzeugbau sowie Holzverarbeitung (Möbel). Selbst in den vorwiegend ländlichen Bereichen des Kreises finden sich hochspezialisierte innovative Industriebetriebe. Diese haben sich überwiegend aus traditionellen Familienunternehmen entwickelt. Des Weiteren existieren etwa 2.000 Handwerksbetriebe mit insgesamt 20.000 Beschäftigten. Im Dienstleistungsbereich dominieren die Branchen Handel, Tourismus und Energieversorgung. Diese vielfältige Wirtschaftsstruktur wird durch den Reichtum an kleinen und mittelständischen Unternehmen unterstrichen. 85 Prozent der Betriebe beschäftigen jeweils weniger als 100 Mitarbeiter. In 25 Unternehmen arbeiten zwischen 150 und 499 und in 9 Betrieben zwischen 500 und 1.000 Arbeitskräfte.² Von den insgesamt 67.400 (Stand 2000) Erwerbstätigen des Kreises waren 4,2 Prozent in den Bereichen Land- und Forstwirtschaft beschäftigt. Landesweit betrug der Anteil 2,2 Prozent. Im Produzierenden Gewerbe arbeiteten 37,7 Prozent (Land Baden-Württemberg: 36,1 Prozent). Den größten Anteil an der Gesamtbeschäftigtenzahl machten jedoch die Dienstleistungen aus. Allein in den Bereichen Handel, Verkehr und Gastgewerbe arbeiteten 24,2 Prozent (Land Baden-Württemberg: 22,6 Prozent). Die sonstigen Dienstleistungen lagen bei 34 Prozent (Land Baden-Württemberg: 39,1 Prozent). Damit wird deutlich, dass gemessen an der Zahl der Beschäftigten eine dem landesweiten Trend weitgehend entsprechende wirtschaftliche Entwicklung auch im Kreis Waldshut mitvollzogen worden ist.³ Die Zunahme der Dienstleistungen lässt sich zu einem großen Teil aus der gestiegenen Bedeutung der Tourismusbranche begründen. Fremdenverkehr und Gesundheitswesen haben sich im südlichen Schwarzwald und am Hochrhein mittlerweile zu wichtigen Faktoren im Dienstleistungswesen entwickelt. Bedingt durch den relativ hohen Freizeitwert

¹ Vgl.: Planungsgemeinschaft Hochrhein Säckingen: Informationsblätter, 1-2(1973), S. 3. Vgl.: Bischof, S. 122.

² Vgl.: Ein starkes Stück Land ..., S.4, 8.

³ Vgl.: Ebd., S.6.

aufgrund der schönen Landschaft und eines reichhaltigen Kultur-, Fitness- und Wellnessangebots verzeichnet man jährlich etwa 400.000 Kur- und Feriengäste sowie 2,5 Mio. Übernachtungen. Der jährliche Umsatz dieser Branche im Kreis Waldshut beträgt 240 Mio. Euro. Mittlerweile liegt ihr Anteil an der gesamten regionalen Wertschöpfung bei 8 Prozent. In der nördlichen Region des Landkreises (Todtmoos, Bernau, St. Blasien, Höchenschwand) lebt heute schätzungsweise die Hälfte der Bevölkerung direkt oder indirekt von Tourismus und Kurwesen. Insgesamt sind etwa 5.000 Personen in diesem Bereich tätig. Mit 370 Übernachtungen je 100 Einwohner liegt die Tourismusintensität des Kreises sogar über dem Landesdurchschnitt.¹

An der zuvor angesprochenen Grenzlagensituation und der Ferne zu den nationalen Wirtschaftszentren hat sich nichts geändert. Nach wie vor erhält der Kreis aus verschiedenen Förderprogrammen Zuschüsse (Teilnahme an „Wirtschaftsregion Dreiländereck-Hochrhein GmbH“, „Hochrhein-Kommission“, „Randen-Kommission“). Die Tatsache, dass sich dieser Raum in geographischer Randlage zur Schweiz befindet und sich der Wirtschafts- und Siedlungsraum hauptsächlich auf die Hochrheinschiene und das Wutachtal konzentriert, während das Hinterland des Kreises weitgehend dünn besiedelt und agrarisch geprägt ist, lässt die weiterhin bestehende Förderungswürdigkeit offensichtlich werden. Dabei werden private wie öffentliche (Bund, Land, EU) Fördermittel in Anspruch genommen. Im Rahmen des „Entwicklungsprogramms Ländlicher Raum“ waren seit 1994 zusammen mit Mitteln der EU insgesamt 22,1 Mio. Euro an den Kreis geflossen. Diese haben eine Investitionswelle mit einem Gesamtvolumen von ca. 188 Mio. Euro bewirkt. Gemeinsam mit dem Regionalverband Hochrhein-Bodensee findet mittlerweile auch eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit dem benachbarten Kanton Aargau statt.²

Im Vergleich zu früheren Jahrzehnten stellt sich heute auch die Verkehrsinfrastruktur in einem besseren Licht dar. Über die A 5 Basel-Karlsruhe und die A 81 Singen-Stuttgart steht das Hochrheingebiet mit dem europäischen Straßennetz in enger Verknüpfung. In Ost-West-Ausrichtung wird die Region entlang des Rheins nach wie vor durch die Bundesstraßen 314 und 34 bedient. Die

¹ Vgl.: Ebd., S. 8/9, 38.

² Vgl.: Ebd., S. 5, 9, 14/15. Siehe auch: Hoffmann-Bohner, S. 35-43.

B 500 führt von Waldshut-Tiengen aus durch den Südschwarzwald bis nach Baden-Baden. Über fünf Rheinübergänge zur Schweiz ist das Hochrheingebiet außerdem an das schweizerische Straßen- und Autobahnnetz angebunden. Der in den siebziger Jahren noch vehement geforderte zweigleisige Ausbau der Hochrheinstrecke der Bahn war seit den achtziger Jahren realisiert worden. Allerdings hat eine Elektrifizierung bis heute noch nicht stattgefunden. Für einen ländlichen Raum wird das Angebot an Zügen und Bussen sogar als bemerkenswert gut empfunden. Ergänzt wird die Verkehrsstruktur der Region außerdem durch den Euro-Airport Basel-Mulhouse-Freiburg und den Großflughafen Zürich-Kloten.¹

Hinsichtlich der Bildungsinfrastruktur hat ebenfalls eine Weiterentwicklung stattgefunden. Das Angebot an allgemein- und berufsbildenden Schulen ist in den vergangenen Jahrzehnten sukzessive erweitert worden. Allein in der Doppelstadt Waldshut-Tiengen finden sich alle Schultypen. Das gut ausgebaute Schulsystem wird als eine Stärke des Kreises empfunden. Neuerungen im Bildungssektor werden seitens der Kreisverwaltung in Form von Schulneubauten oder Umwidmungen bestehender Gebäude mitgetragen. So wurde in den letzten Jahren am Ernährungswissenschaftlichen Gymnasium das Profilfach Biotechnik und am Technischen Gymnasium Informationstechnik neben dem bisherigen gymnasialen Angebot eingeführt. Für die nächsten Jahre ist am Technischen Gymnasium als weitere Profilfachrichtung die Kombination „Technik und Management“ vorgesehen, um insbesondere auf das Studium des Wirtschaftsingenieurs vorzubereiten.² Lediglich im Hochschulbereich verfügt der Landkreis Waldshut über keine entsprechende Einrichtung. Die Schulabgänger aus dem Kreisgebiet sind daher auf die Fachhochschulen und Universitäten in Basel, Zürich, Konstanz und Freiburg im Breisgau sowie darüber hinaus angewiesen. In Lörrach befindet sich außerdem eine Berufsakademie. Wegen der heutigen hohen Mobilität fällt die Nichtverfügbarkeit einer Hochschule vor Ort aber nicht so negativ ins Gewicht. Die Forschungs- und Hochschulinfrastruktur wird auch ohnedies als vielfältig aufgefasst. Insofern kann man durchaus behaupten, dass die Voraussetzungen für die Bildung von Humankapital in der Region vorhanden sind.³ Ein Blick in die

¹ Ein starkes Stück Land ..., S. 5, 50-52.

² Die Lehrpläne und Stundentafeln werden zur Zeit durch hierfür eingesetzte Kommissionen ausgearbeitet. Nach einer Probephase soll dieser Bildungszweig in einigen Jahren landesweit eingeführt werden. (lt. mündlicher Auskunft der Schulleitung der Gewerblichen Schulen Waldshut)

³ Ein starkes Stück Land ..., S. 4/5, 48/49.

Statistik lässt aber vermuten, dass nicht wenige der im Landkreis Waldshut ausgebildeten jungen Fachkräfte nach wie vor in der für sie attraktiveren schweizerischen Industrie Beschäftigung finden und die Bildungsbemühungen auf deutscher Seite letztlich zu einem nicht unerheblichen Teil der Schweiz zugute kommen. Von den insgesamt 86.400 Erwerbspersonen des Landkreises Waldshut pendeln täglich 10.500 als Grenzgänger in die Schweiz. Dies ist ein Drittel der insgesamt aus Baden-Württemberg stammenden, in der Schweiz arbeitenden Grenzgänger (30.000 Personen). Was in der Vergangenheit als ein besonders Problem der Hochrheinregion erkannt worden war, wird heute jedoch differenzierter gesehen. Das zwischen der Schweiz und dem deutschen Hochrheingebiet vorliegende Struktur-, Leistungs- und Lohngefälle bietet Menschen in der Region ein relativ hohes tägliches Einkommen. Darüberhinaus profitiert auch der deutsche Einzelhandel in der Grenzregion von der höheren Kaufkraft der schweizerischen Kunden.¹ Damit stellt sich die Nachbarschaft zur stark prosperierenden Schweiz weniger als Bedrohung, sondern mehr als Chance dar. Auch die Tatsache, dass in dem von uns betrachteten Raum viele erfolgreiche, weltweit agierende mittelständische Unternehmen ihren Sitz haben, zeigt, dass die in der Vergangenheit immer wieder als Hauptargument zu Gunsten der Hochrheinschifffahrt ins Feld geführte Revierferne in heutiger Zeit keine vordringliche Rolle mehr zu spielen scheint. In einer Zeit, da der Informationsfluss lediglich noch eine Angelegenheit weniger Sekunden ist, treten Raum- und Zeitbarrieren in den Hintergrund. Die Welt ist längst zum „global village“ geworden. Beispiele aus der Region bestätigen dies und zeigen, dass auch Unternehmen am Hochrhein in der Lage sind, als „global player“ erfolgreich aufzutreten und zu bestehen.²

Wenden wir uns nun der heutigen wirtschaftlichen Situation in der Schweiz zu. Hinsichtlich der Bevölkerungsstruktur zeigen sich in der Schweiz dieselben Tendenzen, welche auch in anderen hochentwickelten Industrienationen

¹ Ebd., S. 8.

² Als Beispiel seien an dieser Stelle lediglich die Spedition Grieshaber AG und die Franke GmbH, beide in Bad Säckingen ansässig, erwähnt. Die Spedition Grieshaber hat sich aus einem 1951 gegründeten Familienbetrieb zu einem europaweit operierenden Unternehmen entwickelt. Moderne Transport- und Logistiksysteme und die Umsetzung des Supply-Chain-Management-Gedankens haben das Unternehmen zu einer der führenden Speditionen des Landes werden lassen. Die Franke GmbH hingegen ist weltweit führend in der Herstellung und im Vertrieb von Haushaltsspülen. Mit Niederlassungen auf der ganzen Welt arbeitet das Unternehmen sehr erfolgreich. Das Werk in Bad Säckingen ist eine der größten und modernsten Produktionsstätten der Franke-Gruppe. (Vgl.: Ein starkes Stück Land ..., S. 10/11, 18/19)

beobachtet werden können. So nimmt die Zahl derer, die in der Schweiz ihren festen Wohnsitz haben (Wohnbevölkerung) nur noch schwach zu. Hatte sie sich im Zeitraum von 1950 bis 2000 noch um 53 Prozent erhöht (Stand 2002: 7,3 Mio.), wird bis zum Jahr 2025 lediglich von einer Zunahme auf etwa 7,4 Mio. ausgegangen. Dies entspräche, ausgehend von der Wohnbevölkerung des Jahres 2000 (7,2 Mio.), lediglich einer Steigerung um 2,9 Prozent. In den zurückliegenden Jahrzehnten hatte sich die Bevölkerung jedoch, regional betrachtet, sehr unterschiedlich entwickelt. Seit 1960 war beispielsweise die Wohnbevölkerung des Kantons Tessin bis zum Jahr 2000 um 57 Prozent angestiegen. Im schweizerischen Mittelland (Kantone Bern, Freiburg, Jura, Neuenburg, Solothurn) hingegen wurde in derselben Zeitspanne eine Zunahme um 21,3 Prozent verzeichnet. Die ostschweizerischen Kantone wiesen im gesamtschweizerischen Vergleich mit 28 Prozent ebenfalls einen unterdurchschnittlichen Zuwachs auf. Dabei gilt es zu bemerken, dass die Ostschweiz ohnehin die geringste Bevölkerungsdichte des gesamten Landes besaß und weiterhin besitzt. Lag das gesamtschweizerische Mittel im Jahr 2002 bei 177,3 Personen je Quadratkilometer, betrug der Wert für die Ostschweiz lediglich 91,3. Doch selbst innerhalb dieser Region zeigen sich Unterschiede. So lagen die Kantone St. Gallen und Thurgau mit jeweils 33,4 Prozent bzw. 37,6 Prozent über dem Mittelwert für die Ostschweiz.¹

Im Bericht des Schweizerischen Bundesrats an die Bundesversammlung von 1956 war die zunehmende Verstädterung, d.h. die wachsende Konzentration der Wirtschaft und der Wohnbevölkerung in den großen Agglomerationszentren der Schweiz bemängelt worden. Ziel sollte es daher sein, dieser Entwicklung durch konsequente Dezentralisierung entgegenzuwirken. In Zürich ist die Stadtbevölkerung von 1960 bis 2000 bei gleichzeitigem Anstieg der Kantonsbevölkerung um 31 Prozent, um 17,5 Prozent gesunken. Abgenommen hat auch die Bevölkerungszahl von Basel (- 19,4 Prozent) und von St. Gallen (- 4,8 Prozent). Offensichtlich war es also in einigen Fällen tatsächlich gelungen, dem gesteckten Ziel mehr oder weniger nahe zu kommen.²

¹ Vgl.: Statistisches Jahrbuch der Schweiz 2004, S. 62-64.

² Vgl.: Ebd., S. 64/65.

Was die Schweiz aber wiederum mit anderen hochentwickelten Industrieländern verbindet, ist die zunehmende Überalterung der Bevölkerung infolge massiver Verschiebungen in der Altersstruktur. Hatte etwa 1950 der Anteil junger Menschen bis zum 19. Lebensjahr noch bei 30,6 Prozent gelegen, war dieser bis 2002 auf 22,7 Prozent gesunken. Der Anteil der über 65-jährigen Menschen dagegen war von 9,6 Prozent auf 15,5 Prozent gestiegen. Für die Schweiz ergeben sich aus dieser Entwicklung in zweifacher Hinsicht Probleme. Zum einen sieht man sich im Gesundheitswesen infolge der permanent zunehmenden Zahl älterer Menschen steigenden Kosten für Krankenbehandlung und Pflege gegenüber. Daneben gerät aber auch das Rentenversicherungssystem in Finanzierungsnot, da die Rente der größer werdenden älteren Generation von immer weniger jungen Arbeitnehmern finanziert werden muss. Mittels dringender Reformen müssen die Negativwirkungen der altersmäßigen Veränderung der Bevölkerung in den nächsten Jahren aufgefangen werden. Über die Belastungen für den Sozialstaat hinaus ergeben sich aber auch Probleme für die schweizerische Wirtschaft, denn mit dem Rückgang der jüngeren Bevölkerung sinkt auch das Reservoir an zukünftigen qualifizierten Fachkräften. Ersatzweise hält man nach den gewünschten Arbeitskräften im nahegelegenen Ausland Ausschau. Das deutsche Hochrheingebiet ist hiervon ganz besonders betroffen. Aufgrund der in der Schweiz im Vergleich zur deutschen Seite gebotenen Löhne sind nicht wenige geneigt, den Lockrufen aus der schweizerischen Nachbarschaft zu folgen. Im Jahr 2003 betrug die Zahl der insgesamt täglich in die Schweiz pendelnden Ausländer (Grenzgänger) ca. 177.000.¹ Unter der Voraussetzung, dass von Seiten der schweizerischen Unternehmen auch weiterhin Löhne auf vergleichsweise hohem Niveau gezahlt werden können und in der Schweiz die Zahl der Arbeitslosen relativ gering bleibt, wird sich an dieser Situation sicherlich kaum etwas ändern. Die erstgenannte Voraussetzung ist primär eine Frage der betrieblichen Aufwendungen (Kosten). Wenn die Stellung der schweizerischen Betriebe die Höhe der Preise und damit der Kosten weiterhin rechtfertigt, kann auch für die Zukunft von einem ähnlich hohen Lohnniveau ausgegangen werden. Dies bedingt jedoch ständige Wachsamkeit im internationalen Wettbewerb und permanente Qualitätsanpassung. Die Zahl der Arbeitslosen hingegen hat in den vergangenen Jahrzehnten kaum zu irgendwelchen Sorgen Anlass gegeben. Von 1940 bis Anfang der neunziger Jahre lag die Arbeitslosigkeit stets unter einem Prozent.

¹ Vgl.: Ebd., S.62, 75, 190.

1997 erreichte sie mit 5,2 Prozent einen historischen Höchststand, war dann jedoch wieder zurückgegangen. Für das Jahr 2002 nennt das Bundesamt für Statistik eine Quote von 2,5 Prozent. In der regionalen Betrachtung fällt allerdings auf, dass unter anderem in Basel-Stadt und Zürich überdurchschnittliche Arbeitslosenquoten vorliegen, während sämtliche Kantone der Ostschweiz unter dem gesamtschweizerischen Mittel liegen und zusammen einen Durchschnittswert von 1,9 Prozent ergeben.¹ Hierbei kann vermutet werden, dass die relativ höheren Quoten der genannten Stadtkantone eine Folge ihrer vergleichsweise weiterentwickelten Wirtschaft sind, die im Gegensatz zu der arbeitsintensiver wirtschaftenden Ostschweiz in den letzten Jahren ihre Arbeitskräftezahl reduzieren konnte. Gleichzeitig wäre anzunehmen, dass gerade wegen der wirtschaftlichen Prosperität dieser Kantone arbeitslos gemeldete Personen dort nach einer geregelten Beschäftigung suchen und daher in der kantonalen Arbeitslosenstatistik auftauchen.

Wurde von Seiten der ostschweizerischen Kantone in der Vergangenheit immer wieder auf die ungleichen Entwicklungsmöglichkeiten im Vergleich zu anderen Gegenden des Landes verwiesen, stellt sich die Frage, ob auch in heutiger Zeit ein derartiges Ungleichgewicht besteht. Als Indiz dient uns die Verteilung der Beschäftigten in den einzelnen Kantonen auf die drei volkswirtschaftlichen Sektoren. In Fortführung des Gesetzes von Fourastié erkennen wir zunächst für die gesamte Schweiz, dass der Primäre Sektor (Landwirtschaft) von 1960 bis 2002 beschäftigungsmäßig von ursprünglich 14,5 Prozent auf 4,1 Prozent gesunken ist. Das Produzierende Gewerbe (Sekundärer Sektor) hat sich von 46,5 Prozent auf 24,9 Prozent verändert. Nutznießer dieses Rückgangs war der Tertiäre Sektor (Dienstleistungen). Dessen Anteil war von 39,1 Prozent auf 71 Prozent gestiegen. Im Vergleich der Regionen und Kantone untereinander zeigt sich hingegen, mit welcher unterschiedlicher Intensität dieser Strukturwandel vollzogen wurde. Die ostschweizerischen Kantone lagen insgesamt im Jahr 2001 relativ zu den anderen Regionen der Schweiz auf dem letzten Platz. Die schlechtesten Werte hatte insbesondere der Kanton Appenzell Innerrhoden aufzuweisen. Im Primären Sektor waren dort 21,7 Prozent, im Sekundären Sektor 29,2 Prozent und im Tertiären Sektor 49,1 Prozent beschäftigt. Eine wesentlich gesündere Wirtschaftsstruktur war dagegen im Kanton St. Gallen erkennbar (Primär: 6,3 Prozent; Sekundär: 34,2

¹ Vgl.: Ebd., S. 159, 202.

Prozent; Tertiär: 59,5 Prozent). Ähnlich gestalteten sich die Verhältnisse in dem als wirtschaftlich höher entwickelt geltenden Kanton Schaffhausen. Dort arbeiteten 6,8 im Primären, 35,1 im Sekundären und 58,1 Prozent im Tertiären Sektor. Demgegenüber machten die Werte für die Kantone Zürich und Basel-Stadt deren besonderen Entwicklungsstand deutlich. Während in Zürich im Primären Sektor lediglich 2,4 Prozent tätig waren, arbeiteten im Sekundären Sektor 20,3 Prozent und im Tertiären Sektor beachtliche 77,3 Prozent. In Basel-Stadt lagen die Werte ähnlich hoch (Primär: 0,4 Prozent; Sekundär: 24 Prozent; Tertiär: 75,7 Prozent).¹

Auch in ihren Anteilen an der wirtschaftlichen Gesamtleistung der Schweiz haben die Kantone unterschiedlich teilgenommen. Gesamtschweizerisch hatte das reale Bruttoinlandsprodukt zu Marktpreisen von 2000 auf 2001 um 0,9 Prozent und von 2001 auf 2002 lediglich um 0,2 Prozent zugenommen. Im Vergleich zur Nachkriegszeit war das Wachstum seit Mitte der siebziger Jahre merklich schwächer gewesen. Die neunziger Jahre konnte man sogar als stagnierend bezeichnen. Als Ursache wurden die fortschreitende Globalisierung sowie interne Umstrukturierungs- und Gesundschumpungsprozesse der Unternehmen gesehen. Dafür sprechen unter anderem die um 10 Prozent geringeren Bruttoinvestitionen im Jahr 2002 gegenüber dem Vorjahr. Hinsichtlich der Veränderung des Sozialprodukts pro Kopf von 1990 bis 2001 nahmen allerdings die ostschweizerischen Kantone mitunter die ersten Plätze ein. In Appenzell-Außerrhoden war ein Anstieg um 35,9 Prozent zu verzeichnen, in Appenzell-Innerrhoden sogar um 47,9 Prozent. St. Gallen und Thurgau wiesen Zunahmen um 28,6 Prozent bzw. um 28,4 Prozent auf. Zwar lag der Anstieg des Pro-Kopf-Einkommens in Basel-Stadt (+ 25,6 Prozent) und Zürich (+ 21,6 Prozent) unter den genannten Werten der Ostschweiz, doch wurde in den prosperierenden Stadtkantonen von wesentlich höheren Bestandsgrößen ausgegangen. Immerhin zeigt ein Vergleich zwischen den Kantonen Appenzell-Innerrhoden und Basel-Stadt, dass sich die einkommensmäßige Kluft etwas verringert hatte. Noch 1990 betrug das durchschnittliche Pro-Kopf-Einkommen des Kantons Appenzell-Innerrhoden, gemessen am dem des Kantons Basel-Stadt ca. 54 Prozent. Im Jahr 2001 hatte der Anteil bereits bei 63,4 Prozent gelegen.²

¹ Vgl.: Ebd., S. 184, 196.

² Vgl.: Ebd., S. 218, 222, 236/237, 244.

Die Schweiz verfügt über eine bemerkenswert hohe Anzahl kleinerer und mittlerer Unternehmen (bis 250 Beschäftigte). Die einzelnen Branchen des Sekundären Sektors sind allerdings ungleich über das Land verteilt. Ein Großteil der in den letzten zehn Jahren stetig gewachsenen chemischen Industrie (Produktionsindex von 1995 bis 2002: + 81,7 Prozent) konzentriert sich beispielsweise in einem Gürtel von Basel über Rheinfelden (Schweiz) bis Laufenburg (Schweiz). In diesem Bereich arbeiten etwa zwei Fünftel der insgesamt in der schweizerischen Chemiebranche Tätigen. Allein in Basel-Stadt sind 25 Prozent aller Chemiearbeiter der Schweiz tätig. Die Maschinenindustrie, die in den vergangenen Jahren hinsichtlich Produktion und Umsatz Schwankungen unterworfen war, verteilt sich dagegen auf verschiedene Gegenden des Landes, wobei die Kernbereiche in den Kantonen Bern, Zürich, Aargau und St. Gallen liegen. Die Uhrenindustrie hat sich nicht von ihren traditionellen Standorten in der Westschweiz gelöst. Nach wie vor finden sich die meisten Betriebe und Beschäftigten dieser Branche in den Kantonen Jura und Neuenburg. Das für die Ostschweiz charakteristische Gewerbe, die Herstellung und Verarbeitung von Textilien, verzeichnete in den letzten zehn Jahren rückläufige Produktions- und Umsatzzahlen (Produktionsindex von 1995 bis 2002: - 31 Prozent). Dasselbe gilt für die der Textilindustrie verwandte lederverarbeitende Industrie. Die genannten Verschiebungen aufgrund insgesamt veränderter Marktsituationen begründen den generellen Strukturwandel, der in der Schweiz in den vergangenen dreißig Jahren stattgefunden hat. Die Tatsache, dass dieser Prozess trotz aller Umstrukturierungen ohne größere Freisetzungen von Arbeitskräften und sonstiger sozialer Umbrüche vor sich gegangen war, beweist wiederum, mit welch hohem ökonomische Potential und nicht zuletzt welch hoher Innovationskraft man in diesem Land auch heute noch in der Lage ist, auf externe Veränderungen zu reagieren.¹ Dass man sich dabei zum einen auf Traditionelles besinnt hat, zeigt sich allein darin, dass die konjunkturbeständigen Branchen an ihren angestammten Zentren verblieben sind. Dies gilt nicht nur für das Produzierende Gewerbe, sondern auch für den Tertiären Sektor. So sind Genf und Zürich auch heute noch für Banken und Versicherungen die zentralen Orte. Gleichzeitig hat man aber in strukturschwachen Gebieten in der seit dem Zweiten Weltkrieg rasant zunehmenden Tourismusbranche eine Chance zur Einkommenserzielung erkannt, zumal diese Randregionen gegenüber den Industriestädten immerhin

¹ Vgl.: Ebd., S. 274, 277, 281, 303.

landschaftliche Schönheiten zu bieten haben. Daher ist es kein Zufall, dass etwa 62 Prozent des gesamten Angebotes an Hotelbetten in der Schweiz in den Alpengebieten zu finden sind. 35 Prozent entfallen auf die Bergkurorte. Die Kantone Graubünden und Wallis beschäftigen in dieser Branche beispielsweise jeweils über 13.000 Personen. Während in Graubünden 20 Prozent aller in der Schweiz im Gastgewerbe Tätigen arbeiten, sind es im Wallis 15 Prozent. In den letzten Jahren sind im Dienstleistungssektor aber insbesondere die Bereiche Gesundheits-, Sozial- und Unterrichtswesen sowie unternehmensbezogene Dienstleistungen hinsichtlich der Beschäftigtenzahl angestiegen. Die Zahl der Arbeitnehmer im Gastgewerbe war, abgesehen von leichten Schwankungen, im wesentlichen stabil geblieben.¹

Die Bedeutung der Landwirtschaft (Primärer Sektor) war im Laufe der Jahrzehnte stetig zurückgegangen. Hatte der Beschäftigtenanteil nach 1900 bei etwa 30 Prozent gelegen und der Wertschöpfungsanteil bei 28 Prozent, betragen die Werte in heutiger Zeit lediglich noch 4 Prozent an der gesamten Beschäftigtenzahl (2002) und 1,2 Prozent an der gesamten Wertschöpfung (2001). Trotz des allgemeinen Rückgangs hat aber auch in diesem Sektor ein innerer Wandel stattgefunden. Zwar hat die Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe insgesamt abgenommen, die Betriebsgröße hingegen ist gestiegen, so dass die landwirtschaftliche Nutzfläche im Wesentlichen gleich geblieben ist. Fortschritte in den Bereichen Züchtung, Mineraldüngung und Pflanzenschutz ermöglichten zum Teil massive Ertragssteigerungen in der Nutztviehhaltung und im Pflanzenanbau. Die Hektarerträge für Getreide haben sich beispielsweise seit 1955 nahezu verdoppelt. Doch diese Produktionssteigerungen allein genügen heutzutage nicht, die Konsumbedürfnisse der schweizerischen Bevölkerung zu stillen. Zwei Drittel des Nahrungsmittelbedarfs in der Schweiz kann nur durch Agrarimporte gedeckt werden.²

Die bisherigen Ausführungen dieses Kapitels machen deutlich: Sowohl im deutschen als auch im schweizerischen potentiellen Einzugsgebiet der Hochrheinschifffahrt hatte in den vergangenen Jahrzehnten ein Strukturwandel dergestalt stattgefunden, als sich zum einen die Gewichte der einzelnen volkswirtschaft-

¹ Vgl.: Ebd., S. 281/282, 284, 418.

² Vgl.: Ebd., S. 320, 322.

lichen Sektoren zu Gunsten des Dienstleistungsbereichs verschoben haben. Daher ist man berechtigt, auch in den von uns betrachteten Gebieten von einer Dienstleistungsgesellschaft zu sprechen. Des Weiteren fand aber auch eine Verlagerung innerhalb der einzelnen Sektoren statt. Die sowohl im deutschen Hochrheingebiet als auch in der Ostschweiz traditionell vertretene Textilbranche war im Laufe der Zeit immer stärker in den Hintergrund getreten. So lässt sich sagen, dass auf beiden Seiten des Rheins eine den landesweiten Trends folgende wirtschaftliche Weiterentwicklung stattgefunden hat – freilich nicht mit der Intensität, wie dies im Durchschnitt im einen Falle für ganz Baden-Württemberg, im anderen Falle für die gesamte Schweiz insgesamt geschehen war. Die Ursache lag eindeutig in den relativ ungünstigeren Ausgangsbedingungen aufgrund geographischer und struktureller Gegebenheiten. Nach wie vor hat man in den genannten Gebieten mit derartigen Problemen zu kämpfen. Wie gesehen, leidet etwa der Landkreis Waldshut unter zum Teil massiven inneren Strukturunterschieden. Gleichzeitig wird das Struktur- und Leistungsgefälle der prosperierenden Schweiz gegenüber dem Hochrheingebiet als nachteilig empfunden. In beiden Fällen müsste kritisch hinterfragt werden, ob zur Lösung dieser Probleme eine Schiffbarmachung des Hochrheins den gewünschten Erfolg bringen würde. Da in erster Linie die Betriebe entlang der Rheinschiene ihren Nutzen aus der Wasserstraße ziehen würden, wohingegen der gebrochene Gütertransport ab den Hochrheinhäfen ins Hinterland eher unlukrativ wäre, würde sich an den inneren Ungleichheiten des Landkreises kaum etwas ändern. Dagegen wäre sogar noch eine Verschärfung des Gegensatzes zu befürchten. Abhilfe könnten demgegenüber eher gezielte strukturpolitische Maßnahmen, etwa der konsequentere Ausbau des Straßennetzes oder die Förderung des Fremdenverkehrswesens im oberen Kreisgebiet schaffen. Was das wirtschaftliche Ungleichgewicht gegenüber der Schweiz anbelangt, müssen ebenfalls Zweifel an der „Heilkraft“ der Hochrheinschiffahrt erhoben werden. Dieses Struktur- und Leistungsgefälle hat, wie wir in den vorangegangenen Ausführungen bereits gesehen haben, eine jahrhundertewährende Geschichte. Auf deutscher Seite ist es unmöglich, die für die Industrialisierung eher ungünstigen geographischen Verhältnisse zu ändern. Auch in Zukunft wird das Rheintal für die Ansiedlung von Betrieben interessanter bleiben. Unter diesen Rahmenbedingungen stößt jede weitere wirtschaftliche Expansion an ihre Grenzen. Logisch ist in diesem Zusammenhang aber auch, dass das deutsche Hochrheingebiet in seiner weiteren

Entwicklung immer an die Verhältnisse auf schweizerischer Seite gebunden bleiben wird. Die wirtschaftlich potenten Kantone der Nordschweiz können aus keinem Zukunftsszenario für die deutschen Hochrheinkreise ausgeblendet werden. Immerhin bildet der zwischen Basel und Zürich liegende Raum den westlichen Teil der Hauptentwicklungsachse der Nordschweiz, wohingegen das deutsche Hochrheingebiet eine Randregion Baden-Württembergs ist.¹ Die geographischen Verhältnisse in der schweizerischen Nachbarschaft erlaubten stets eine stärkere Einbeziehung des dortigen Hinterlandes. Wegen der Expansionsmöglichkeiten aufgrund besserer wirtschaftlicher Rahmenbedingungen wird sich auch von schweizerischer Seite kaum etwas an der herrschenden Situation am Hochrhein ändern. Im Gegenteil: Das deutsche Hochrheingebiet war schon immer ein Baustein im schweizerischen Expansionsstreben gewesen. Die Tatsache, dass heute eine beträchtliche Anzahl von Personen in der Schweiz als Grenzgänger arbeitet, belegt dies. Solange die Wirtschaft in der Schweiz weiterhin prosperiert, solange die dortige Kostenstruktur auch in Zukunft relativ gesehen zur deutschen Seite wesentlich höhere Löhne erlaubt, wird die Schweiz auch auf Dauer das für sie grenznahe qualifizierte Arbeitskräftepotential nutzen können. Auch hinsichtlich dieses Struktur- und Leistungsgefälles lässt sich die Frage stellen, inwiefern die Hochrheinschifffahrt bis in den Waldshuter Raum in der Lage gewesen wäre, die Kluft zu verringern. Sicher wäre es fatal, wenn aus deutscher Sicht nur die Vorteile für das deutsche Hochrheingebiet isoliert betrachtet würden. Die Hochrheinausbau war immer ein mehrstaatliches Projekt. Das besonders starke Auftreten der Schifffahrtsbefürworter in der Schweiz war keinesfalls auf reine Polemik zurückzuführen, sondern auf ein gewiss vorhandenes ernsthaftes Interesse. Die Hochrheinschifffahrt hätte auf jeden Fall beidseits des Rheins Wirkung gezeigt. Dabei bleibt aber ungeklärt, in welchem Ausmaß dies geschehen wäre, denn mit der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur wären auf den schon vorhandenen wirtschaftlichen Grundlagen weitere nicht bestimmbare Entwicklungen denkbar gewesen.² Hierbei handelt es sich jedoch um ein makroökonomisches Problem, denn es geht um die Frage, welche multiplikativen Effekte eingetreten wären oder im Falle einer heutigen Verwirklichung eventuell eintreten könnten. Über die Anzahl der zu berücksichtigenden Variablen einerseits

¹ Struktur- und Entwicklungsprobleme der Region Hochrhein-Bodensee ..., S. 19.

² Klarheit hatte sich die Baden-Württembergische Landesregierung von dem Gutachten des IFO-Instituts für Wirtschaftsforschung in München erhofft. (Vgl.: Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 6. Wahlperiode, Protokoll-Bd. II., (30. März 1973), S. 1397)

und über die Höhe der Multiplikatoren andererseits hatte man zu keiner Zeit gesicherte Kenntnisse besessen. Insofern kann auch die Frage nicht beantwortet werden, ob die zwischenzeitlich eingetretene wirtschaftliche Weiterentwicklung dies- und jenseits des Rheins hätte beschleunigt werden können, wie dies von Schifffahrtbefürwortern immer wieder vorhergesagt worden war. Fakt bleibt, dass die Schweiz von vornherein über ein gewaltiges Ausgangspotential verfügte, welches nach Hinzutreten eines neuen Verkehrsträgers, insbesondere, wenn die Aare im Anschluss daran ebenfalls schiffbar gemacht worden wäre, spürbar gewachsen wäre. Dem hätten die äußerst begrenzten Möglichkeiten des deutschen Hochrheingebiets gegenübergestanden. Es bleibt schon allein nach logischem Überlegen der Schluss: Eine Schiffbarmachung des Hochrheins käme in der Hauptsache der in ihrem schweizerischen Einflussbereich liegenden Wirtschaft zugute. Die Wahrscheinlichkeit, dass sich dadurch das Struktur- und Leistungsgefälle im Grenzbereich zwischen Deutschland und der Schweiz sogar noch vergrößern könnte, wäre hoch. In dem vom IFO-Institut für Wirtschaftsforschung erstellten Gutachten über die Frage der Hochrheinschifffahrt war eine Verringerung des Ungleichgewichts für eher unwahrscheinlich gehalten worden.¹ Unter diesem Gesichtspunkt wäre die Verwirklichung der Hochrheinschifffahrt aus deutscher Sicht sogar kontraproduktiv und daher aus Gründen ökonomischer Vernunft abzulehnen.

¹ Vgl.: Huber, S. 87, 95/96.

20 Das Projekt des Hochrheinausbaus in den siebziger Jahren

Wie in den vorhergehenden Kapiteln gezeigt, war entgegen früherer befürwortender Äußerungen in den fünfziger und sechziger Jahren sowohl auf deutscher als auch auf schweizerischer Seite eine immer stärker werdende Zurückhaltung bei den verantwortlichen Politikern gegenüber dem Hochrheinausbauprojekt erkennbar geworden. Einerseits hatte der Schweizerische Bundesrat in seinen Berichten an die Bundesversammlung über die Binnenschifffahrtsprojekte des Landes im Allgemeinen und den Hochrheinausbau im Besonderen eine von Skepsis gezeichnete abwartende Haltung eingenommen. Zum anderen war die Landesregierung von Baden-Württemberg aufgrund einer Reihe von Untersuchungen und Gutachten diverser Wissenschaftler über die volks- und verkehrswirtschaftlichen, die natur-, landschafts- und nicht zuletzt die gewässerschützerischen Aspekte des Projekts zu der Auffassung gelangt, dass ein Ausbau des Hochrheins über Waldshut hinaus bis in den Bodensee kaum verantwortet werden könnte. Eine unmittelbare Kontaktaufnahme zwischen den zuständigen Stellen in der Schweiz und in Deutschland hatte allerdings bis in die frühen siebziger Jahre hinein nicht stattgefunden. Ein Grund hierfür hatte in den seit den frühen fünfziger Jahren durchgeführten Untersuchungen und parlamentarischen Beratungen in der Schweiz gelegen, in deren Folge der Bundesrat die bereits erwähnten Berichte von 1956, 1965 und von 1971 vorgelegt hatte. Gleichzeitig war das Ausbauprojekt auf deutscher Seite mit der Beschlussfassung des baden-württembergischen Landtags vom 24. Oktober 1963 auf unbestimmte Zeit vertagt und damit aus dem unmittelbaren Blickfeld der Tagespolitik und dem allgemeinen Bewusstsein gerückt worden. Mit einer weiteren Verzögerung des Projekts wollte man sich in den Schifffahrtsbefürworterkreisen aber nicht zufrieden geben, da aus ihrer Sicht die Verwirklichung der Wasserstraße mit jedem Zuwarten immer unwahrscheinlicher zu werden drohte. Bereits 1967 hatten die Landtagsabgeordneten Rudolf Eberle und Hermann Person von der Landesregierung gefordert, dass die ursprünglich für den Hochrheinausbau vorgesehenen Wassernutzungsentgelte in einen Landeszuschuss zur Förderung der Infrastruktur in den Landkreisen Säckingen und Waldshut umgewandelt werden sollten. Während Ministerpräsident Filbinger in einer solchen Finanzleistung einen gewissen Ersatz für die nicht durchgeführte

Schiffbarmachung sah, warnte Justizminister Schieler (SPD) davor, die Wassernutzungsentgelte durch eine vorschnelle Zusage preiszugeben. Wegen der Uneinigkeiten, die innerhalb des Landeskabinetts in dieser Angelegenheit bestanden, hatte man sich darauf geeinigt, den beiden Kreisen am Hochrhein zumindest im Rahmen einer regionalen Förderung entsprechende Mittel zukommen zu lassen. Eine spezielle Verwendung der Wassernutzungsentgelte kam für die Landesregierung dagegen nicht in Betracht.¹

Wie erwähnt, war es seit dem Landtagsbeschluss vom 24. Oktober 1963 um das Hochrheinprojekt spürbar ruhiger geworden. Schließlich hatten auf schweizerischer Seite umfangreiche volks- und verkehrswirtschaftliche Untersuchungen über sämtliche Schifffahrtsprojekte in der Schweiz bis in die frühen sechziger Jahre hinein stattgefunden und in einem Bericht des Bundesrats an die Bundesversammlung gemündet, welcher eine Welle heftiger Kritik nach sich gezogen hatte. Die Nachforderung eines zusätzlichen Berichts auf der Basis neuer Untersuchungen machte eine baldige Übereinkunft beider Staaten bezüglich des Projekts also unmöglich. Sowohl seitens der Bundesregierung in Bonn als auch der Landesregierung in Stuttgart wurde deshalb die Auffassung vertreten, den zu erwartenden Gutachten und politischen Stellungnahmen in der Schweiz nicht durch eigene Entscheidungen beeinflussend vorzugreifen. Dieser Ruhezustand war am 10. November 1971 im Landtag von Baden-Württemberg mit einem von der F.D.P./DVP-Fraktion eingebrachten Antrag abrupt beendet worden. Darin wurde ein endgültiger Verzicht auf den Ausbau des Hochrheins oberhalb von Waldshut gefordert. Da somit auch jegliche weitere Untersuchung über diesen Rheinabschnitt im Hinblick auf das Projekt entfiel, sollte die Landesregierung gleichzeitig von der im Beschluss vom 24. Oktober 1963 verlangten Prüfung der Grundvoraussetzungen für eine Schifffahrt auf dieser Strecke entbunden werden.²

Zur Begründung wurde angeführt, jener Landtagsbeschluss hätte lediglich eine Kompromisslösung dargestellt, weil die damalige Landesregierung zwar ihrerseits schwere Bedenken gegen einen Ausbau bis zum Bodensee erhoben hatte, welche in der Folgezeit durch entsprechende Expertengutachten sogar noch bestätigt

¹ HStAS: EA 1/105 Sitzungsberichte des Staatsministeriums, Bd. 15, 16. Sitzung, 9. Mai 1967, S. 268/269.

² Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 5. Wahlperiode, Drucksachen-Bd. XX., Drucksache V-5730, S. 1.

wurden. Auf der anderen Seite hatte aber die Möglichkeit der Schiffbarmachung des Rheins oberhalb von Waldshut aus Rücksicht auf die Interessen Österreichs, der Schweiz, der Schifffahrtsverbände sowie der an Hochrhein und Bodensee ansässigen Wirtschaft offen gehalten werden müssen.¹ Hätte der Landtag seinerzeit nicht zu diesem Kompromiss gefunden, wäre die Landesregierung sicherlich in eine ähnliche Lage geraten, in der sich der Schweizerische Bundesrat mit der Veröffentlichung seines Berichts von 1965 befunden hatte, d.h. sie wäre der permanenten Kritik der Schifffahrtsbefürworter ausgesetzt gewesen. Doch auch jetzt, da die F.D.P./D.V.P.-Fraktion den mit dem Beschluss von 1963 eingetretenen Ruhezustand beendet hatte, musste der Landesregierung daran gelegen sein, jeglicher Konfrontation mit den zum Teil lautstark auftretenden Befürwortern aus dem Wege zu gehen. Wie sehr die Landesregierung in diesem Zusammenhang ähnliche Auseinandersetzungen mit den ostschweizerischen Befürworterkreisen befürchtete, wie sie bereits in den sechziger Jahren um die Wasserentnahme aus dem Bodensee geführt worden waren, zeigt der warnende Hinweis des Ministerpräsidenten im Vorfeld der Beratung des Antrags der Liberalen im Landtag während einer Kabinettsitzung. Danach sollten in dieser Angelegenheit jegliche ungeschickten Äußerungen vermieden werden, die zu einer Eskalation und insbesondere zu einer neuerlichen Auseinandersetzung mit ostschweizerischen Kantonspolitikern führen könnten. Innen- und Staatsministerium wurden daher angewiesen, die Entwürfe für ihre Stellungnahmen vor dem Landtag daraufhin nochmals genauestens zu überprüfen und eventuell zweckmäßig erscheinende Änderungen vorzunehmen.² Am 16. Februar 1972 hatte die Landesregierung zu dem Antrag der F.D.P./D.V.P.-Fraktion ihre Erklärung abgegeben. Dabei wies sie darauf hin, dass sie sich an die Regelungen aus dem Vertrag von 1929 nach wie vor gebunden fühlte und sie deshalb sowohl in ihrer Denkschrift vom Oktober 1962 als auch in der genannten Beschlussfassung des Landtags vom 24. Oktober 1963 trotz eigener Bedenken von einer endgültigen ablehnenden Entscheidung in der Hochrheinfrage abgesehen hatte. In der Zwischenzeit seien ihre Bedenken aber noch größer geworden, zumal der Schweizerische Bundesrat selbst in seinem Bericht von 1965 zu einem negativen Ergebnis gelangt war. Die Landesregierung sei sich aber sehr wohl der Tatsache bewusst, so hieß es weiter, dass ein Verzicht auf den Hochrhinausbau oberhalb

¹ Ebd., S. 1/2.

² Vgl.: HStAS EA 1/105, Sitzungsberichte des Ministerrates, Bd. 26, 2. Sitzung, 25. Januar 1972, S. 23/24.

von Waldshut, sollte er jemals spruchreif werden, in jedem Falle nur im Einvernehmen mit der Schweiz erfolgen könnte.¹

Ein weiterer Antrag in Anlehnung an den Vorstoß der Liberalen, eingebracht von der SPD-Fraktion, ging nun aber wesentlich weiter, da dieser sogar einen generellen Verzicht auf die Schiffbarmachung des Rheins oberhalb von Rheinfeldern forderte. Demgegenüber sollten der Bau der schon seit längerem geplanten Hoahrheinautobahn A 98 sowie der Ausbau und die Elektrifizierung der Hoahrheinlinie der Bundesbahn vorangetrieben werden.² In seiner Antwort vom 04. April 1972 (Schreiben vom 15. März 1972) zu diesem Antrag verwies der Innenminister auf seine Stellungnahme, die er bereits am 16. Februar zum Antrag der F.D.P. abgegeben hatte, fügte aber ergänzend hinzu, dass „Informatorische Gespräche“ mit der Schweiz bisher noch nicht stattgefunden hätten und die Landesregierung außerdem in Vorbereitung solcher Gespräche das zu erwartende Verkehrsaufkommen einer künftigen Hoahrheinwasserstraße durch das IFO-Institut für Wirtschaftsforschung in München untersuchen lassen wollte.³ Die anderen in dem Antrag genannten Projekte zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur am Hoahrhein, d.h. der Bau der Hoahrheinautobahn und die Elektrifizierung der Hoahrheinbahnlinie, seien mangels der hierfür notwendigen finanziellen Mittel des Bundes wie des Landes einerseits und wegen der fehlenden Bereitschaft der Deutschen Bundesbahn andererseits bislang nicht realisierbar gewesen.⁴

Hintergrund und Auslöser der genannten Debatte vom 16. Februar war eine Äußerung des Ministerpräsidenten vom 17. Januar 1972 in Konstanz gewesen, derzufolge dieser den Hoahrheinausbau bis zum Bodensee als *tot* bezeichnet haben soll. Darin hatte die F.D.P./DVP-Fraktion einen deutlichen Widerspruch zum Landtagsbeschluss von 1963 entdeckt, da sich unweigerlich die Frage stellte, worüber man mit der Schweiz und Österreich überhaupt noch verhandeln wollte.⁵

¹ Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 5. Wahlperiode, Drucksachen-Bd. XX., Drucksache V-5730/I, S. 2/3.

² Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 5. Wahlperiode, Drucksachen-Bd. XXII., Drucksache V-6345.

³ Das von dem Institut verfasste Gutachten wurde Ende 1973 unter dem Titel „Der Ausbau des Hoahrheins für die Großschifffahrt zwischen Rheinfeldern und Waldshut“ vorgelegt. (Vgl.: Huber)

⁴ Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 5. Wahlperiode, Drucksachen-Bd. XXII., Drucksachen V-6345, V-6345/I.

⁵ Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 5. Wahlperiode, Protokoll-Bd. VII., (16. März 1972), S. 8745.

Zur Erläuterung und Begründung der Aussage Filbingers erklärte die CDU-Fraktion, dass die Zahl der Befürworter des Projekts im Bodenseegebiet deutlich abgenommen habe. Außerdem äußerte man Zweifel, ob die wirtschaftlich starken Kantone der Zentralschweiz, vor allem Zürich, nach einem Teilausbau bis zur Aaremündung überhaupt noch ein Interesse an der Weiterführung bis zum Bodensee hätten. Ergänzend wurde von der SPD-Fraktion das Argument eingeworfen, der Stückgutverkehr habe sehr stark zugenommen, wohingegen der Massenguttransport eher rückläufig sei.¹

Schließlich wurde der Ausschuss für Raumordnung, Wirtschaft und Verkehr beauftragt, sich mit dem Antrag der F.D.P./DVP-Fraktion von 1971 und der Stellungnahme des Innenministeriums dazu zu befassen. Dieser war am 21. März 1972 zu einer Sitzung zusammengetreten und stellte fest, dass sowohl auf der deutschen als auch auf der schweizerischen Seite seit dem Landtagsbeschluss von 1963 die Bedenken bezüglich des Hochrheinausbaus größer geworden seien. Die Schweiz, so hieß es weiter, würde sich sogar mit dem Gedanken tragen, in Verhandlungen mit Deutschland die Verpflichtungen aus dem Vertrag von 1929 ganz fallen zu lassen. Ein einseitiges Vorgehen lehnte die Schweiz aber ebenso wie Deutschland ab.² Noch am Tag vor dieser Ausschusssitzung, also am 20. März, hatte die Internationale Vereinigung für Hochrheinschifffahrt versucht, über die Landesregierung und die einzelnen Fraktionen auf die Arbeit des Ausschusses dergestalt Einfluss zu nehmen, als die Annahme des Antrags der F.D.P./DVP-Fraktion durch den Landtag als ein Bruch der Zusage der Landesregierung vom 21. September 1955 aufgefasst würde. Das Vertrauen der Schweiz und Österreichs in die Bereitschaft der Landesregierung zu einem gemeinsamen Vorgehen in allen den Bodensee betreffenden Fragen würde damit unweigerlich verloren gehen.³

Die Ausschussmitglieder waren sich durchaus der Tatsache bewusst, dass sämtliche den Bodensee betreffenden Regelungen, gleichgültig, ob im Zusammenhang mit der Reinhaltung des Sees, der Wasserentnahme oder der Schifffahrt, nur im gegenseitigen Einvernehmen mit Österreich und der Schweiz getroffen werden könnten. Das Hauptproblem lag also darin, wie den anderen

¹ Ebd., S. 8745, 8747, 8748, 8750.

² Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 5. Wahlperiode, Protokoll-Bd. VII., (23. März 1972), S. 8943.

³ Ebd., S. 8943/8944.

Anliegerstaaten signalisiert werden könnte, dass man von deutscher Seite aus einen Verzicht auf den Hochrheinausbau anstrebte, auf der anderen Seite aber nicht die bestehenden Verträge (Vertrag von 1929; Erklärung der Landesregierung von 1955) einseitig brechen und damit eine Missstimmung in beiden Nachbarländern provozieren wollte. Einen Ausweg aus diesem Dilemma sah der Ausschuss in der Formulierung eines neuen moderateren Antrags. Demzufolge sollte die Landesregierung in den durch Beschluss vom 24. Oktober 1963 geforderten Verhandlungen mit der Schweiz prüfen, „... *ob die Freihaltung der Hochrheinstrecke vom Raum der Aare-Mündung bis zum Bodensee für die Hochrheinschifffahrt im Interesse der übergeordneten Gesichtspunkte von Ökologie und Landesentwicklung noch zweckmäßig erscheint*“.¹

Über diesen Antrag hatte der Landtag in der Sitzung vom 23. März 1972 beraten. Der F.D.P./DVP-Fraktion gingen die Vorstellungen des Ausschusses allerdings nicht weit genug, da die gewählte Formulierung den immer stärker werdenden Willen der deutschen Seite nach einem Verzicht auf den Ausbau oberhalb von Waldshut nicht klar und eindeutig zur Sprache brachte. Deshalb stellten die Liberalen in Anlehnung an den Wortlaut ihres eigenen Antrags von 1971 einen neuen Vorschlag zur Diskussion, der letztlich auch das Votum der Mehrheit im Parlament fand. Der Beschluss vom 23. März 1972 lautete demnach wie folgt:

*„Der Landtag wolle beschließen, die Landesregierung zu ersuchen, in Verhandlungen mit der Schweiz darauf hinzuwirken, daß abweichend von Artikel 6 des deutsch-schweizerischen Vertrags über die Regulierung des Rheins zwischen Straßburg/Kehl und Istein vom 28. März 1929 auf den Ausbau des Abschnitts des Hochrheins zwischen dem Raum der Aaremündung und dem Bodensee für die Großschifffahrt verzichtet wird.“*²

Damit hatte die deutsche Seite nunmehr den Wunsch auf einen Verzicht des Ausbaus oberhalb von Waldshut offiziell bekundet. Die seit den frühen sechziger Jahren diskutierte Teilausbauvariante war dem bisherigen Gedanken eines Vollausbaus vorgezogen worden. Wegen der Internationalität des Projekts und der bestehenden rechtlichen Bindung an den 1929 mit der Schweiz geschlossenen Vertrag musste der Hinweis auf das *Abweichen* von diesem Abkommen integraler

¹ Zit. nach: Ebd., S. 8943.

² Zit. nach: Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 5. Wahlperiode, Drucksachen-Bd. XXII., Drucksache V-6627.

Bestandteil des Beschlusses sein. So sollte von Seiten Baden-Württembergs gegenüber der Schweiz signalisiert werden, dass man trotz der Bevorzugung eines Teilausbaus bis Waldshut keine Alleingänge durchführen wollte.

Eine solche Beschlussfassung wäre 1963 sicherlich nicht möglich gewesen. Denn zum damaligen Zeitpunkt war das Hochrheinschifffahrtsprojekt von nicht wenigen befürwortet worden. Es war daher ein Gebot der politischen Vernunft, sich in wohlwollender Zurückhaltung zu üben. Seinerzeit hatte der Landtag mit dem Wunsch nach Prüfung der Voraussetzungen für eine Schiffbarmachung oberhalb von Waldshut eine für alle Seiten akzeptable Kompromisslösung gefunden, die überdies ermöglichte, das Projekt für einige Zeit in den Hintergrund des täglichen politischen Geschäfts treten zu lassen. Und tatsächlich schien das Thema der Hochrheinschiffahrt nach nicht einmal zehn Jahren bei weitem nicht mehr so lautstark diskutiert worden zu sein wie 1963. Das ursprüngliche Kalkül der Landesregierung war also letztlich in Erfüllung gegangen. Der Antrag der F.D.P./DVP-Fraktion von 1971 war demnach offenbar ein längst überfälliger Akt, der aus Gründen der politischen Rücksichtnahme vor allem gegenüber der Schweiz erst unter den günstigen Rahmenbedingungen der frühen siebziger Jahre – mittlerweile war auch in der Schweiz selbst ein entsprechender Gesinnungswandel eingetreten – stattfinden konnte.

Dass die Liberalen damit auch unweigerlich den Zorn der Schifffahrtsbefürworter auf sich ziehen würden, war nur verständlich. Bald stand der Vorwurf im Raum, es wäre bei der Einbringung des Antrages der F.D.P. nur darum gegangen, im Hinblick auf die im April 1972 stattfindende Landtagswahl auf populistische Weise zu Ungunsten der Hochrheinschiffahrt auf sich aufmerksam machen zu wollen.¹ Dieses Argument erscheint jedoch zweifelhaft, denn der Hochrhenausbau war zu jener Zeit sicherlich kein die Wählersmassen bewegendes Wahlkampfthema mehr. Und selbst wenn der Vorwurf wahr gewesen wäre, so wäre die dadurch bei der Wahl erzielte Ausbeute mit 8,9 Prozent gegenüber 14,4 Prozent 1968 deprimierend gering gewesen. Schon vor dem 10. November 1971 hatten die Liberalen zwei herbe Niederlagen hinnehmen müssen. Zum einen erlitten sie bei der Bundestagswahl 1969 mit 7,5 Prozent (1965: 13,1 Prozent)

¹ Rheinschiffahrtsverband Konstanz e.V. (Hrsg.): Geschäftsbericht 1971/72, Konstanz 1972, S. 11.

deutliche Verluste und rutschten auch bei den Kommunalwahlen Ende Oktober 1971 auf einen absoluten Tiefpunkt.¹ Auffallend ist jedoch, dass sich die Befürworter der Hochrheinschifffahrt zu dem Antrag der SPD-Fraktion überhaupt nicht geäußert hatten. Diese Tatsache erscheint umso bemerkenswerter, als dieser Antrag noch viel weiter ging als der der F.D.P./DVP-Fraktion, da er die Weiterführung der Schifffahrt von Rheinfelden aus rheinaufwärts an sich in Frage stellte. Offensichtlich hatte man in Befürworterkreisen diesen Vorschlag für derart abwegig gehalten, dass ihm im weiteren Verlauf der Debatte um den Antrag der F.D.P./D.V.P.-Fraktion ohnehin keine Chance auf Gehör eingeräumt wurde.

Neben der Abkehr von dem bisherigen Willen, den Rhein bis zum Bodensee voll auszubauen hatte sich im Verlauf der siebziger Jahre gleichfalls ein genereller Wandel in der verkehrsinfrastrukturellen Prioritätensetzung der Landesregierung vollzogen. Denn dem Projekt in seiner Gesamtheit schien man in Stuttgart nicht mehr den Vorrang einzuräumen, den es in früheren Jahrzehnten unbestritten inne hatte. Zwar hatte die Landesregierung ebenso wie die Schweiz für sinnvoll erachtet, durch Freihaltemaßnahmen die Rheinstrecke zwischen Basel und der Aarenmündung zumindest für einen eventuellen späteren Ausbau offenzuhalten. Gleichzeitig betonte sie jedoch, dass der Hochrheinausbau vor allem wegen der kaum zu lösenden Fragen der organisatorischen Trägerschaft und der Finanzierung des Projekts *kein aktuelles Thema* mehr sei.² Schienen- und Straßenverkehr waren aus ihrer Sicht eher geeignet, die verkehrsinfrastrukturellen Probleme des Hochrheingebiets langfristig zu beheben, um dem erklärten Ziel, die dortige Wirtschaft nachhaltig zu fördern, näher zu kommen. Im Mittelpunkt standen nunmehr der schon erwähnte zweigleisige Ausbau sowie die Elektrifizierung der Hochrheinbahnlinie als auch der Bau der Hochrheinautobahn A 98.³ Sicherlich kamen diese Bekundungen den Interessen Südbadens sehr entgegen, zumal man dort schon seit langem auf diese Infrastrukturverbesserungen gehofft hatte. Fehlende Geldmittel zwangen aber auch hier zur Zurückhaltung. 1971 hatte das „Bundesfernstraßenprogramm 1971 – 1985“ optimistisch prognostiziert, dass die Hochrheinautobahn bis Rheinfelden bereits im Bau sei, im Zeitraum von 1970 bis 1975 auf dem Abschnitt Rheinfelden-Säckingen erweitert und Tiengen schließlich

¹ Vgl.: Rothmund/Wiehn, S. 328/329.

² Badische Zeitung, 25. September 1981.

³ Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 8. Wahlperiode, Drucksachen-Bd. XVIII., Drucksache 8/3183, S. 6-13.

1980 erreicht würde. 1985 sollte sogar der Anschluss an die Autobahn Stuttgart-Westlicher Bodensee-Zürich erfolgen. In ihrem Geschäftsbericht für 1971/72 stellt die Planungsgemeinschaft Hochrhein allerdings resigniert fest, dass nach Auskunft des Bundesverkehrsministeriums tatsächlich keine weiteren Teilstrecken konkret geplant oder gar baureif seien. Der Bundesverkehrsminister hatte in einem Schreiben an die Planungsgemeinschaft immerhin noch in Aussicht gestellt, dass der Autobahnabschnitt Märkt-Rheinfelden noch vor 1985 dem Verkehr übergeben werden könnte.¹ Sämtliche Prognosen erwiesen sich letztlich als überzogen optimistisch. Der Autobahnbau hatte erst im Frühjahr 1995 im Rheinfelder Stadtgebiet mit den Vorarbeiten für die spätere „Querspange“ zwischen der A 98 und der schweizerischen Autobahn N 3 begonnen. Gegenwärtig befinden sich eine zweite Tunnelröhre bei Rheinfelden-Nollingen, die weitere Verbindung in Richtung Rhein („Querspange“), sowie die Autobahnbrücke über den Rhein in die Schweiz im Bau. Nach offiziellen Angaben sollen die genannten Bauwerke im Dezember 2005 fertiggestellt sein und der Bundesstraße 34 die lange ersehnte Entlastung bringen.² Der Bau eines zweiten Gleises für die Hochrheinestrecke der Bundesbahn wurde bereits Mitte der achtziger Jahre mit einer rund 80-prozentigen Beteiligung des Landes an den Baukosten verwirklicht.³

Die ablehnende Haltung der Bonner Regierung in der Hochrheinschiffahrtsfrage war längst bekannt. Bundesverkehrsminister Georg Leber (SPD) hatte Ende der sechziger Jahre zum einen die angespannte Finanzlage in der Bundesrepublik Deutschland als Begründung angegeben. Andererseits gab er den sichtlich negativ ausgefallenen Bericht des Schweizerischen Bundesrats von 1965 zu bedenken, wenngleich auch ihm bekannt war, dass *starke Kräfte in der Schweiz* an einer positiven Stellungnahme des Bundesrats interessiert seien und diesen immerhin erfolgreich zur Nachreichung eines Ergänzungsberichts nötigen konnten.⁴ Die Bundesregierung hatte an ihrer generell ablehnenden Haltung zu dem Hochrheinschiffahrtsprojekt in den siebziger und achtziger Jahren festgehalten. Ein konkretes Bedürfnis für eine solche Wasserstraße konnte nach Auffassung des Bundesverkehrsministers noch immer nicht nachgewiesen werden. Die Verwirklichung des Projekts wäre aus seiner Sicht nicht mehr zu erwarten und

¹ Vgl.: Geschäftsbericht 1971/72. In: Planungsgemeinschaft Hochrhein (Hrsg.): Informationsblätter (1972), Nr. 2, S. 25.

² Vgl.: Südkurier, 18. September 2004.

³ Bubel, S. 102.

⁴ Vgl.: Jahresbericht 1967, hrsg. v. d. IHK Hochrhein, o.O. o.J. (ca. 1968), S. 38.

erübrigte folglich jeden weiteren Handlungsbedarf in dieser Angelegenheit. Sowohl im „Koordinierten Investitionsprogramm für die Bundesverkehrswege bis zum Jahr 1985“, im Programmteil „Verbesserungen im Verkehrssystem“ des „Programms für Zukunftsinvestitionen des Bundesverkehrsministers“ als auch in dem ab 1986 gültigen Bundesverkehrswegeplan hatte das Ausbauprojekt überhaupt keine Erwähnung mehr gefunden.¹

Einzig das Regierungspräsidium Freiburg als die wichtigste politische Interessenvertretung Südbadens hatte noch in den achtziger Jahren ihre Forderung nach der Schiffbarmachung des Hochrheins aufrechterhalten.² Der Regionalverband Hochrhein-Bodensee, als Nachfolgeorganisation der Planungsgemeinschaft Hochrhein, die in den fünfziger und sechziger Jahren eigentlich noch sehr deutlich für eine Schiffbarmachung eingetreten war, scheint heute nicht mehr von der Notwendigkeit dieses Projekts überzeugt zu sein. Diese Tatsache ergibt sich unter anderem aus dem 1994 erstellten Entwurf zum Regionalplan 2000. Der Verband legt der Landesregierung darin nahe, sowohl auf die Offenhaltung der Rheinstrecke zwischen dem Raum der Aaremündung und Schaffhausen als auch auf dem Abschnitt zwischen Rheinfelden und der Aaremündung endgültig zu verzichten.³ Demgegenüber wird angeregt, in Rheinfelden (Baden) wie bisher den Endpunkt der Rheinschifffahrt zu belassen und die Wasserstraße bis hierher den Erfordernissen der modernen Binnenschifffahrt entsprechend weiter auszubauen. Es solle beispielsweise mit der Vergrößerung der Schleuse beim Kraftwerk Augst den sog. „Europaschiffen“ die Durchfahrt von Rotterdam bis nach Rheinfelden (Baden) ermöglicht werden. Gleichzeitig wird vorgeschlagen, im westlichen Stadtgebiet von Rheinfelden (Baden) einen neuen Hafenstandort zu suchen. Diese Notwendigkeit ergäbe sich zum einen aus der Unmöglichkeit, die Hafenanlagen am momentanen Standort auszudehnen, auf der anderen Seite, weil der jetzige Hafen nach wie vor über keinen Gleisanschluss der Bahn verfügt. Eine durchaus wünschenswerte Ausweitung der Kapazitäten der Rheinfelder Rheinumschlagstelle scheidet gegenwärtig aus.⁴ Eine Standortanalyse der Stadt Rheinfelden (Baden) im Jahr 1991 hatte ein entsprechendes Gelände weiter westlich (rheinabwärts) günstig erscheinen lassen, zumal dieses in unmittelbarer Nähe zum

¹ Vgl.: Generelles Projekt 1976, S. 9. Badische Zeitung, 03. Oktober 1986.

² Badische Zeitung, 05. Februar 1983.

³ Vgl.: Regionalplan 2000 (Entwurf), S. 157.

⁴ Ebd., S. 158.

geplanten Autobahnanschluss Rheinfelden-Warmbach läge. Auch ein Anschluss an das Schienennetz der Deutschen Bahn AG wäre dort eher realisierbar. Nach Ansicht des Regionalverbands sollten im Rahmen künftiger Konzessionsverhandlungen für die oberhalb von Rheinfelden gelegenen Rheinkraftwerke sowie für sämtliche in der Zukunft durchzuführenden Brückenbauten keine die Schiffbarmachung berücksichtigenden Auflagen mehr gemacht werden.¹

Parallel zu dem massiven Bedeutungsverlust, den das Hochrheinschiffahrtsprojekt in Deutschland erlitten hatte, setzte auch in der Schweiz ein erkennbarer Wandel ein. Von zentraler Bedeutung für die Entwicklungen auf schweizerischer Seite war die sog. „Motion Torche“. Hierbei handelte es sich um die Eingabe einer Kommission, welche die Berichte des Bundesrats von 1965 und 1971 für die weitere Beratung und Beschlussfassung durch den Ständerat vorberaten hatte, an die Bundesversammlung (Ständerat und Nationalrat). Mit dieser „Motion“, die nach dem Leiter der Kommission, Nationalrat Paul Torche, benannt wurde, wurde die Bundesregierung in Bern eingeladen, *„(...) im Hinblick auf eine Gesamtverkehrskonzeption und im Rahmen der für den Umweltschutz notwendigen Massnahmen folgendes vorzukehren:*

1. *Den eidgenössischen Räten innerhalb einer Frist von zwei Jahren den Entwurf eines Bundesgesetzes über die Freihaltung der Wasserstrassen des Hochrheins bis in den Raum der Aaremündung und darüber hinaus bis nach Yverdon vorzulegen;*
2. *Die mit Deutschland aufgenommenen Verhandlungen über die Schiffbarmachung des Hochrheins bis zur Einmündung der Aare ohne Verzug weiterzuführen;*
3. *Die Prüfung der anderen Verbindungen: Yverdon-Genf-Rhone, Raum Aaremündung-Bodensee und Adria-Langensee fortzusetzen.“*²

Im Ständerat war die „Motion Torche“ am 07. Oktober 1971 mit einer Mehrheit von 17 : 13 Stimmen und im Nationalrat am 06. März 1973 mit 93 : 76 Stimmen angenommen worden, nachdem im Vorfeld der Abstimmungen zum Teil heftige

¹ Vgl.: Ebd., S. 158, 160.

² Zit. nach: Bericht über die Frage der Freihaltung ... (1987), S. 4. Ergänzend sei erwähnt, dass die in der Wintersession von dem Ständerat Heimann eingereichte „Motion“ („Motion Heimann“) vom Bundesrat die Belange des Umweltschutzes sowie die Frage der Kostenverteilung bei einem Freihaltungserlass berücksichtigt wissen wollte. Die „Motion Heimann“ war am 28. November 1972 als Postulat angenommen worden. In einem weiteren Postulat des Nationalrats Bussey war in der Sommersession 1973 die Forderung erhoben worden, Umweltschutzbestimmungen in ein etwaiges Freihaltungsgesetz aufzunehmen. (Vgl.: Ebd., S. 4/5)

Auseinandersetzungen darüber entbrannt waren. Diese hatte das Bundesamt für Wasserwirtschaft in Bern¹ nach Angaben seines Leiters Fritz Wyss ebenso registriert wie auch die knappen Mehrheitsverhältnisse in beiden Kammern der Bundesversammlung.² Dessen ungeachtet war mit der Annahme der „Motion Torche“ der Regierung in Bern der oben erwähnte Auftrag erteilt worden. 1972 hatte der Bundesrat, getragen von der Einsicht, dass die verkehrsinfrastrukturellen Probleme der Schweiz nur in ihrer Gesamtheit gelöst werden könnten, eine 62-köpfige Kommission mit der Ausarbeitung einer Gesamtverkehrskonzeption für die Schweiz (im folgenden GVK-CH genannt) beauftragt. Ihren Schlussbericht legte die Kommission im Dezember 1977 vor. Dem Bundesrat wurden dabei zwei Alternativen zur Disposition gestellt. Gegenstand der ersten Alternative war, lediglich das Straßennetz (National- und Hauptstraßen) sowie das Schienennetz der Schweiz auszubauen. Eine Option zur Schiffbarmachung des Hochrheins war in dieser Variante also nicht enthalten. Demgegenüber sah die zweite Alternative (sogenannte „Schlussvariante 2“) zum Zweck der Entlastung des Großraums Basel vor, den Hochrhein bis in die Gegend der Aaremündung (etwa bis nach Klingnau) für die Schifffahrt auszubauen.³ Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass beide Varianten von unterschiedlichen zukünftigen Szenarien der wirtschaftlichen und verkehrsmäßigen Entwicklung der Schweiz ausgegangen waren. Die von der Kommission präferierte und dem Bundesrat empfohlene „Schlussvariante 2“ beruhte auf der optimistischen Annahme, dass ausgehend von der im Jahre 1974 auf dem Rhein transportierten Gütermenge von ca. 9,5 Mio. Tonnen eine Steigerung des Transportvolumens bis zum Jahr 2000 um etwa 70 Prozent auf 16 Mio. Tonnen erwartet werden könnte. Diese Schätzung beruhte ihrerseits aber auf der weiteren Annahme, dass der Rhein-Main-Donau-Kanal bis spätestens 1985 und der französische Rhein-Rhône-Kanal bis zum Jahr 2000 fertiggestellt würden. Jedoch kamen die ausländischen Ausbauprojekte wesentlich langsamer als erwartet voran. Außerdem wurde von einer jährlichen Steigerung des realen Bruttosozialprodukts der Schweiz von durchschnittlich zwei Prozent im Zeitraum von 1974 bis 2000 ausgegangen. Des Weiteren sollte unter der Voraussetzung, dass in den Basler Häfen auch weiterhin 9 Mio. Tonnen Güter pro Jahr umgeschlagen würden, das Güterumschlagsvolumen beim Endhafen Klingnau am

¹ Es handelt sich hierbei um dieselbe Institution, welche in den vorhergehenden Kapiteln als Eidgenössisches Amt für Wasserwirtschaft bezeichnet wird.

² Wyss, S. 211.

³ Vgl.: Jahresbericht 1979, hrsg. v. d. Aargauischen Industrie- und Handelskammer, Aarau 1980, S. 14.

Unterlauf der Aare bei 7 Mio. Tonnen liegen. Gegenstand der Untersuchungen der Kommission war ausschließlich die Rheinstrecke von Basel bis Klingnau. Wie in Deutschland war man also auch in der Schweiz zu Beginn der siebziger Jahre bei den weiteren Planungen nicht mehr von der ursprünglichen Vollausbauvariante bis zum Bodensee ausgegangen.¹

Auch unter den Schifffahrtbefürwortern schien man sich mit einem Teilausbau bis zur Aaremündung bereits abgefunden zu haben. Hatte beispielsweise die Kantonsregierung von Thurgau in den fünfziger Jahren zu den überzeugtesten Vertretern der Hochrheinschifffahrt gezählt, so hatte offenbar in den darauffolgenden Jahren derart ein Wandel in der Prioritätensetzung des Kantons stattgefunden, dass das Projekt seit Beginn der siebziger Jahre sogar konsequent bekämpft wurde. Die Erhaltung der natürlichen See- und Flusslandschaft am Bodensee, Untersee und am Rhein war nunmehr wesentlich wichtiger als die in Aussicht gestellten wirtschaftlichen Vorteile der Wasserstraße. Mit einer Volksabstimmung im August 1973 war diese Zielsetzung über die Änderung des bestehenden Paragraphen 24^{bis} sogar in die Kantonsverfassung aufgenommen worden. Verfassungsrechtliche Bedenken, welche zunächst aufgekommen waren, wurden vom Bundesrat ausgeräumt.² Selbst der Präsident des Nordostschweizerischen Verbandes für Schifffahrt Rhein-Bodensee Hans-Ruedi Leuenberger hatte anlässlich der Jahresversammlung des Verbandes 1973 in Weiach (Kanton Zürich) unter Bezugnahme auf die Bedenken der Schifffahrtsgegner ungewohnt moderat und verständnisvoll ausgeführt:

„Man ist sich selbstverständlich auch in der Schweiz bewusst, dass ein Ausbau der Strecke Weiach-Bodensee zur Zeit nicht aktuell ist. Wir verstehen zudem die in weiten Kreisen unserer Bevölkerung geäußerten Bedenken wegen einer Beeinträchtigung des oberen Hochrheins und der Seeufer durch die Schifffahrt. Auch wir sind der bestimmten Ansicht, eine Weiterführung der Hochrheinschifffahrt bis in den Bodensee könnte erst dann in Frage kommen, wenn die Ufer des Bodensees sowie des oberen Hochrheins durchgehend durch Zonenpläne geschützt sind und auch der Gewässerschutz garantiert ist. Wir vertreten zudem die Meinung, dass am ganzen Seeufer keine Umschlagsstellen toleriert werden könnten und dass die Häfen ins Landesinnere zu verlegen wären. Der Bodensee dient sicher primär der Erholung und als grosser Wasserspeicher. Vielleicht sind unsere Nachkommen aber später einmal sehr froh über die Güterschifffahrt bis in den Bodensee, wenn der Verkehr weiter stark zunimmt.“³

¹ Vgl.: Bericht über die Frage der Freihaltung ... (1987), S. 5/6.

² Vgl.: Die umstrittene Änderung der Verfassung ..., S. 217/218.

Ein Verzicht auf die oberhalb der Aaremündung gelegene Rheinstrecke war zwar nach allgemeiner Auffassung sinnvoll, dieser hätte nach Ansicht des Sektionschefs im Berner Bundesamt für Wasserwirtschaft, Fritz Wyss, aber in rechtlicher Hinsicht wiederum eine Abweichung von den Bestimmungen des Vertrages von 1929 bedeutet. Folglich müsste in einem separaten Vertragswerk diese Abweichung festgelegt und beschlossen werden. Hinzu käme, dass auf schweizerischer Seite im Vorfeld einer solchen Entscheidung erst die Kantonsregierungen zu befragen wären. Wegen der schon in den vergangenen Jahren deutlich zu Tage getretenen Uneinigkeit in der Hoahrheinfrage schien aber gerade die Abklärung mit den Kantonen Probleme aufzuwerfen, weil damit die gegensätzlichen Positionen offen gelegt und ein bis dahin schlummerndes Konfliktpotential entfesselt würde.¹

Neu und daher bemerkenswert war an der „GVK-CH“ der Wille, den Verkehrsapparat auf längere Frist in einen eigenwirtschaftlichen Zustand zu versetzen, d.h. für das gesamte Verkehrswesen in der Schweiz wurde für die Zukunft die finanzielle Selbsttragung angestrebt. Die schweizerische Binnenschifffahrt, die als integraler Bestandteil dieses Systems verstanden wurde, war von diesem Vorhaben nicht ausgenommen. So hieß es diesbezüglich im Schlussbericht der Kommission:

„Auch bei der Rheinschifffahrt wird die Deckung der Wegekosten durch internationale Übereinkommen eingeschränkt. So läßt insbesondere die „Mannheimer Akte“ eine volle Anlastung der Infrastrukturkosten nicht zu. Für das Teilstück Rheinfelden - Klingnau soll hingegen die volle Kostendeckung angestrebt werden.“²

Damit wurde aber unweigerlich die bisherige Forderung nach genereller Abgabefreiheit in der schweizerischen Binnenschifffahrt³ in Frage gestellt, da dieselbe auf dem ökonomischen Prüfstand ohne Erhebung von Abgaben keinesfalls eigenwirtschaftlich betrieben werden konnte. Demzufolge hatte sich

³ Zit. nach: Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee: Jahresversammlung vom 16. Oktober 1973 in Weiach/Kanton Zürich. In: Strom und See, 68 Jg.(1973), Nr. 11, (S. 279–281), S. 279.

¹ Wyss, S. 212.

² Zit. nach: Breitenmoser, Stellungnahmen zur Gesamtverkehrskonzeption ..., S. 9.

³ Daher zeigte man sich in den Reihen der schweizerischen Binnenschifffahrt auch mehr als unzufrieden. Die Erhebung von Schifffahrtsabgaben wurde bildlich mit „Raubrittertum“ verglichen. (Vgl.: Ebd., S. 8)

offensichtlich auch in der Schweiz mittlerweile die Meinung durchgesetzt, dass unter den langfristig anzustrebenden Zielen der „GVK-CH“ das Postulat der Abgabefreiheit nicht mehr aufrecht erhalten werden könnte. Wie an anderer Stelle bereits erwähnt, war es aber gerade dieser Aspekt gewesen, der in der Vergangenheit immer wieder zu Meinungsverschiedenheiten zwischen der deutschen und der schweizerischen Seite in der Hochrheinfrage geführt und einer frühen Einigung zwischen beiden Ländern im Wege gestanden hatte. In der Schweiz war man nun also auf das verkehrswirtschaftliche Verständnis umgeschwenkt, welches im Bundesverkehrsministerium in Bonn schon seit längerem gegolten hatte. Wurde die Abgabefreiheit aber bisher in der Schweiz als ein unentbehrliches Instrumentarium zur Aufrechterhaltung der eigenen wirtschaftlichen Souveränität empfunden, so wird nun deutlich, dass auch das Argument der wirtschaftlichen Unabhängigkeit im Verlauf der siebziger Jahre der ökonomischen Rationalität zur Gänze gewichen war. Wenngleich man aber neuerdings auch in der Schweiz die Eigenwirtschaftlichkeit zur Maxime einer zukünftigen Verkehrspolitik machen wollte, so stellte man der Hochrheinschifffahrt keinesfalls ihren möglichen Beitrag zur Entlastung des gesamten schweizerischen Verkehrssystems in Abrede. Im Schlussbericht heißt es hierzu ausdrücklich:

„Die Bedeutung der Wasserwege für den Güterverkehr wird vielfach unterschätzt. Auf den schweizerischen Seen werden überraschend hohe Tonnagen befördert, die das Schienen- und Strassennetz zusätzlich belasten würden (...) Der Übergang des Güterverkehrs vom Rhein auf Schiene und Strasse erfolgt heute ausschliesslich im Raume Basel. (...) Eine spürbare Entlastung und Entflechtung kann jedoch durch eine Verlängerung der Rheinschifffahrt bis nach Klingnau erreicht werden, deren Notwendigkeit nach den durchgeführten Berechnungen als erwiesen erscheint (...)
“¹

Auf der Grundlage des Schlussberichts der Kommission und der dort aufgeworfenen, zum Teil komplexen Fragen und Probleme hatte der Bundesrat in seiner „Botschaft über die Grundlagen einer koordinierten Verkehrspolitik“ vom 20. Dezember 1982 angeregt, die Entscheidung über den Ausbau bis nach Klingnau auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben.²

¹ Zit. nach: Ebd. S. 9. Der Ausbau der Aare bis zum Neuenburger See wurde im GVK-Schlussbericht hingegen für nicht erforderlich gehalten. (Vgl.: Ebd.).

² Vgl.: Bericht über die Frage der Freihaltung ... (1987), S. 6.

Im Verlauf des Jahres 1985 hatte die Bundesregierung in Bern zur Klärung der Frage, ob es überhaupt noch als notwendig angesehen würde, durch die Ergreifung entsprechender Maßnahmen die spätere Realisierung der schweizerischen Binnenschifffahrtsprojekte offen zu halten, eine „Vernehmlassung“ durchführen lassen. Während die Mehrzahl der politischen Parteien (6 von insgesamt 9) eindeutig diese Frage verneinte, war der überwiegende Teil der Kantonsregierungen einer weiteren Verfolgung der schweizerischen Wasserstraßenprojekte nicht unbedingt abgeneigt.¹ Den westschweizerischen Kantonen Jura, Genf, Neuenburg, Wallis, Waadt und Freiburg war dabei allerdings daran gelegen, nicht nur den Hochrhein allein, sondern auch die Verbindung Aaremündung-Juraseen-Genfersee-Rhône (unterhalb von Genf) durch entsprechende Freihaltemaßnahmen für eine spätere Schiffbarmachung offenzuhalten. Die restlichen befürwortenden Kantonsregierungen schränkten in der Mehrheit ihr positives Votum dahingehend ein, als sie lediglich für die Offenhaltung des Hochrheins plädierten und dabei bestenfalls eine Verlängerung bis nach Weiach akzeptieren wollten. Zustimmend entschieden sich außerdem die Kantone Zürich, Basel-Stadt, Basel-Landschaft, St. Gallen, Graubünden und Thurgau. Gegen die geplanten Offenhaltungen stimmten der Kanton Aargau und – wie bei den Vernehmlassungen von 1953 und 1970/71 auch schon – der stark industrialisierte Kanton Schaffhausen.²

In seinem „Bericht über die Frage der Freihaltung der Wasserstraßen“ vom 15. April 1987 kam der Bundesrat schließlich zu dem Ergebnis, lediglich für die Rheinstrecke bis in die Gegend der Aaremündung Freihaltemaßnahmen ergreifen zu wollen, wobei er sich jedoch nicht dahingehend festlegte, ob Klingnau oder Weiach Endpunkt der schweizerischen Rheinschiffahrt sein sollte.³ Für den Rhein zwischen der Aaremündung und dem Bodensee sollte auf entsprechende Freihaltemaßnahmen gänzlich verzichtet werden, da dies nach Ansicht des Bundesrats „... unverhältnismäßige Eingriffe in die Eigentumsrechte von Privaten, sowie in die kantonalen und kommunalen Zuständigkeiten mit sich bringen (würde).“⁴ Eine Schiffbarmachung des Hochrheins in seiner Gesamtheit erschien ihm auch auf absehbare Zeit eher unwahrscheinlich.⁵

¹ Ebd., S. 9.

² Ebd., S. 16-19.

³ Ebd., S. 13.

⁴ Zit. nach: Ebd., S. 13.

⁵ Vgl.: Ebd., S. 2.

Den Beschluss eines besonderen Freihaltegesetzes, wie dies oft gefordert worden war, hielt der Bundesrat zudem nicht mehr für notwendig, da schließlich feststand, welche Gewässerabschnitte für eine etwaige spätere Schiffbarmachung in Frage kämen. Die Forderung nach einem solchen Gesetz basierte auf der schon erwähnten „Motion Torche“. Schon bald nach der Annahme der „Motion“ durch den Nationalrat hatte das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement eine Studienkommission eingesetzt (am 26. Juni 1973), die den Vorentwurf für ein solches Freihaltegesetz ausarbeiten sollte. Bereits im Frühjahr des folgenden Jahres (21. März 1974) konnte die Kommission fristgerecht ihre Arbeitsergebnisse vorlegen. Es handelte sich dabei zum einem – wie gefordert – um den Entwurf eines Bundesgesetzes über die Freihaltung der schweizerischen Wasserstraßen. Zum anderen konnte aber auch ein Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Freihaltung eventuell erforderlicher Geländebereiche vorgestellt werden. Damit war der erste der drei Punkte der „Motion Torche“ innerhalb der gesetzten Frist erfüllt worden.¹

Der zweiten Forderung der „Motion Torche“, nämlich der unverzüglichen Aufnahme von Gesprächen mit der Bundesrepublik Deutschland zur weiteren Abklärung der Hochrheinfrage, wurde ebenfalls noch in der ersten Hälfte der siebziger Jahre entsprochen. Schon mehrfach war von Seiten der Baden-Württembergischen Landesregierung der Wille zur direkten Gesprächsaufnahme mit den politischen Verantwortlichen in der Schweiz bekundet worden. Dabei sollte gemäß Landtagsbeschluss vom 24. Oktober 1963 insbesondere der Frage nachgegangen werden, ob als Grundvoraussetzung für die Weiterführung der Schifffahrt über Waldshut hinaus bis zum Bodensee ausreichende Garantien für die Reinhaltung des Bodensees, den Schutz der Hochrhein- und Bodenseelandschaft als Erholungsgebiet sowie eine angemessene Begrenzung der Industrialisierung der Uferzone des Bodensees gegeben und zwischenstaatlich verankert werden könnten.² Auf schweizerischer Seite hingegen hatte man keine dringende Notwendigkeit für eine baldige Kontaktaufnahme mit Deutschland gesehen. Der Grund hatte zum einen in den langwierigen Beratungen, Analysen und Untersuchungen im Zusammenhang mit den vom Bundesrat vorgelegten Berichten an die Bundesversammlung gelegen. Wobei jedoch der Leiter des

¹ Ebd., S. 5.

² Vgl.: Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 3. Wahlperiode, Beilagen-Bd. VII., Beilage 3500, S. 7108.

Eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft gegenüber der Stuttgarter Regierung erklärte, sobald die Stellungnahmen der Kantonsregierungen vorlägen, käme der Bundesrat von sich aus auf die Landesregierung zwecks Aufnahme zwischenstaatlicher Gespräche zu. Dies sollte etwa im Frühjahr 1970 der Fall sein. Damit würde der Bundesrat noch vor Abschluss der parlamentarischen Beratungen zu den von ihm vorgelegten Berichten Gespräche mit der deutschen Seite aufnehmen. Die Landesregierung hatte sich aufgrund dieser Aussichten ermutigt gefühlt, dem Schweizerischen Bundesrat noch 1969 die Aufnahme der „Informatorischen Gespräche“ anzutragen. Gleichzeitig war man sich jedoch bewusst, dass die Signale aus der Schweiz keinesfalls als Wunsch des Bundesrats gewertet werden dürften, mit Deutschland zu einem endgültigen Ausbaubeschluss gelangen zu wollen.¹ Ein weiterer Grund für das Nichtzustandekommen zwischenstaatlicher Gesprächen hatte in einer Reihe noch offener Sachfragen dies- und jenseits des Rheins gelegen, welche zunächst einer vorherigen Klärung bedurften. 1960 hatte beispielsweise Bundesrat Spühler eine entsprechend befürwortende „Interpellation“ (parlamentarische Anfrage an die Regierung) des Sankt Galler Ständerats Rohner mit der Begründung abgelehnt, dass die Schweiz zunächst die auf deutscher Seite zwischen dem Bund und dem Land Baden-Württemberg geführte Diskussion um die Zuständigkeit in der Hochrheinfrage abwarten wollte, um letztlich Klarheit zu besitzen, wer überhaupt ein eventueller Gesprächspartner der Schweiz im Verhandlungsfalle wäre. Verfrüht schien der Zeitpunkt zur Aufnahme von Gesprächen mit Deutschland aber auch deshalb, weil in der Schweiz selbst Bund und Kantone finanzielle und rechtliche Fragen klären müssten. Hierbei käme erschwerend hinzu, dass nicht alle am Hochrhein gelegenen Kantone der Schiffbarmachung des Rheins einheitlich positiv gegenüberstünden.²

Offenbar hatten sich die Verhältnisse gegenüber den fünfziger Jahren gerade ins Gegenteil verkehrt. Denn mit seinem Bericht von 1956 glaubte der Bundesrat, eine deutlich befürwortende Haltung bekundet zu haben. Deutschland, welches aus schweizerischer Sicht die stärkeren Interessen an der Hochrheinschifffahrt zu haben schien, hätte damals von sich aus initiativ werden sollen. Dies war jedoch

¹ Vgl.: HStAS: EA 1/105 Sitzungsberichte des Staatsministeriums, Bd. 21, 21. Sitzung, 24. Juni 1969, S. 391/392.

² Frick, S. 206/207.

nicht geschehen.¹ Während also in den fünfziger und frühen sechziger Jahre die deutschen Politiker wegen der damals veröffentlichten Gutachten auffallend zurückhaltender geworden waren und in der Schweiz eine scheinbar schiffahrtsfreundliche Stimmung bestand, kam die Diskussion auf deutscher Seite ab 1963 regelrecht zum Stillstand, wohingegen in der Schweiz der Bericht des Bundesrates von 1965 manche Turbulenzen verursachte. Tatsächlich war eine zwischenstaatliche Verständigung über den Hochrheinausbau also stets dann ausgeschlossen, wie eine der beiden Seiten gerade intensive Auseinandersetzungen bezüglich des Projekts auszufechten hatte. Auch in den Jahren 1970 und 1971 – die parlamentarischen Beratungen zur Hochrheinfrage dauerten noch an – hatte es die Regierung in Bern abgelehnt, mit der deutschen Seite „Informatorische Gespräche“ zu führen.² Nachdem aber am 06. März 1973 der Nationalrat der „Motion Torche“ zugestimmt hatte, war auch auf schweizerischer Seite der Weg für die Teilnahme an den von Deutschland gewünschten Verhandlungen frei, da die Aufnahme von Gesprächen mit der deutschen Seite ja ausdrücklich gefordert wurde.

Am 07. Dezember 1973 fanden erstmals „Informatorische Gespräche“ zwischen den Vertretern des Landes Baden-Württemberg und dem Eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft/Bern statt. Richtigerweise hätten die Gespräche mit der Schweiz zwar von Vertretern der deutschen Bundesregierung geführt werden müssen, zumal im Jahr 1929 die Reichsregierung den Vertrag mit der Schweiz abgeschlossen hatte. Die Landesregierung von Baden-Württemberg war jedoch von Seiten der Bundesregierung ermächtigt worden, mit der Schweiz in dieser Angelegenheit in Kontakt zu treten.³ Da beiden Verhandlungsdelegationen seitens ihrer Regierungen nicht gestattet worden war, rechtlich bindende Erklärungen

¹ Bericht über die Frage der Freihaltung ... (1987), S. 3.

² Bericht des Bundesrates ... (1971), S. 105/106. Ungeachtet der noch nicht stattfindenden grenzüberschreitenden Gespräche hatte die schweizerische Seite den Wunsch geäußert, Deutschland sollte sich an den Kosten für den Bau einer zweiten Schleuse beim Kraftwerk Birsfelden bei Basel beteiligen. Vorbehaltlich einer späteren Genehmigung des Bundes gemäß GG Art. 32 (3) war die Landesregierung bereit, die Bau- und Betriebskosten der neuen Schleuse sowie die Kosten der bereits vorhandenen Schleuse von Birsfelden in eine später noch festzulegende Kostenverteilungsregelung für den Hochrheinausbau einzubeziehen. (Vgl.: HStAS: EA 1/105 Sitzungsberichte des Staatsministeriums, Bd. 25, 34. Sitzung, 9. November 1971, S. 595) Im folgenden Jahr konnte gegenüber dem Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement erklärt werden, dass sich die Landesregierung die nachträgliche Genehmigung durch den Bund nicht vorbehalten würde. (HStAS: EA 1/105 Sitzungsberichte des Staatsministeriums, Bd. 26, 4. Sitzung, 8. Februar 1972, S. 39)

³ Verhandlungen des Landtags von Baden-Württemberg, 5. Wahlperiode, Protokoll-Bd. VII., (23. März 1972), S. 8944.

abzugeben und Verpflichtungen zur Aufnahme zwischenstaatlicher Verhandlungen einzugehen,¹ hatten diese Zusammenkünfte lediglich der gegenseitigen Orientierung zu dienen und kamen damit über ihren informativen Charakter nie hinaus. Daher war es offenbar auch nicht von entscheidender Bedeutung, wer auf der deutschen Seite als Gesprächspartner der Schweiz gegenüber stand. Tatsächlich war die Bundesregierung aber durch einen eigenen Beobachter an diesen Gesprächen indirekt beteiligt.²

Ungeachtet der Aufnahme von zwischenstaatlichen Gesprächen war der Standpunkt der Regierung in Bonn nach wie vor aber derselbe geblieben. In Ermangelung eines konkreten volks- und verkehrswirtschaftlichen Bedürfnisses übte sie sich in stetiger Zurückhaltung gegenüber dem Projektvorhaben.³ An einen tatsächlichen Ausbau des Hochrheins zur Großschifffahrtsstraße war 1973 allerdings weder auf deutscher noch auf schweizerischer Seite zu denken. Denn einerseits hielt die Schweiz einen Ausbau bis zur Aaremündung ganz einfach noch nicht *für geboten*, auf der anderen Seite ergab sich auf der deutschen Seite das Problem, dass die Baden-Württembergische Landesregierung ihre Ausbaubereitschaft nach wie vor von der späteren Übernahme des betreffenden Rheinabschnitts als Bundeswasserstraße durch den Bund abhängig machte. Fraglich bleibt, ob dem Bund wegen seiner ernsthaften Bedenken überhaupt noch an einer solchen Übernahme gelegen wäre.⁴ Immerhin musste im Verlauf der „Informatorischen Gespräche“ auf schweizerischer Seite der Eindruck entstanden sein, dass man in Deutschland kaum mehr an der Schiffbarmachung des Hochrheins interessiert sei. Rückblickend hatte der Schweizerische Bundesrat in seinem Bericht an die Bundesversammlung von 1987 festgestellt:

„Deutschland hatte während rund 50 Jahren mit Nachdruck die Forderung nach einem Ausbau des Hochrheins von Basel bis zum Bodensee gestellt. (...) Bei den Besprechungen zeigte sich jedoch, daß in der Bundesrepublik Deutschland ein grundlegender Meinungsumschwung eingetreten ist. Mit einer Verwirklichung des Hochrheinausbaus, auch bis zur Einmündung der Aare, konnte in absehbarer Zeit nicht gerechnet werden.“⁵

¹ Generelles Projekt 1976, S. 7.

² Landesentwicklungsbericht 1975, S. 99.

³ Generelles Projekt 1976, S. 9.

⁴ Vgl.: Stellungnahme zum Generalverkehrsplan '74 ..., S. 15.

⁵ Zit. nach: Bericht über die Frage der Freihaltung ... (1987), S. 8. Vgl. hierzu auch: Generelles Projekt 1976, S. 8.

In zwei Arbeitsgruppen waren die anstehenden Sachfragen des Projekts besprochen worden. Aufgabe der einen Kommission war, die rechtlichen und technischen Probleme der Freihaltung, nicht aber des Ausbaus selbst, zu untersuchen, während die andere die finanzielle wie technische Fortschreibung des „Projekts 1961“ durchführte. Bis 1977 konnten beide Arbeitsgruppen ihre jeweiligen Berichte vorlegen. In dem Bericht der erstgenannten Gruppe, der unter dem Titel „Freihaltung am Hochrhein“ stand, wurde festgehalten, dass auf den für die Schleusenanlagen vorgesehenen Geländeabschnitten keine dem Vorhaben entgegenstehenden Bauten geplant werden dürften. Die für den Hochrhinausbau erforderlichen Grundstücke befänden sich zudem schon zum größten Teil im Eigentum des Staates bzw. der jeweiligen Kraftwerksbetreibergesellschaft.¹

Der Bericht der zweiten Arbeitsgruppe mit dem Titel „Generelles Projekt 1976“ war eine aktualisierte Fassung der Projektbeschreibung von 1961. Diese war notwendig, um für etwaige spätere Staatsvertragsverhandlungen eine gemeinsame Ausgangsbasis zu besitzen. Zwischenzeitlich eingetretene technische Neuerungen sowie die im Zuge der Weiterentwicklung der Binnenschifffahrt veränderten Schifffahrtsnormalien machten eine entsprechende Anpassung des Projekts erforderlich. Daneben wurden aber auch die Ausbaukosten² neu festgesetzt. Eine Überarbeitung des „Projekts 1961“ war allerdings auch deswegen längst überfällig, weil in den allgemeinen Erklärungen der beiden Verhandlungsdelegationen stets von „Freihaltungen“ für einen etwaigen späteren Ausbau gesprochen wurde. Konkret hatte allerdings noch nicht festgestanden, welche Geländebereiche hierfür in Betracht kämen. Auf die rechtlichen Aspekte der Freihaltungen – national wie international – sollte das „Generelle Projekt 1976“ nicht eingehen. Auch die möglichen volkswirtschaftlichen Auswirkungen der Hochrhinschifffahrt sollten nicht thematisiert werden, da es sich lediglich um eine Projektbeschreibung handelte, nicht jedoch um eine gutachterliche verkehrswirtschaftliche Untersuchung.³

¹ Vgl.: Ebd.

² Neueste Kostenschätzungen wären vor allem für eine Kosten-Nutzen-Analyse auf der deutschen Seite eine unerlässliche Grundvoraussetzung gewesen. (Ebd., S. 16)

³ Vgl.: Ebd., S. 14–16.

Am 29. und 30. April 1974 kamen die beiden Delegationen überein, bei allen noch folgenden zwischenstaatlichen Verhandlungen die Rheinstrecke zwischen Waldshut und dem Bodensee nicht mehr zum Gegenstand der Betrachtungen zu machen. Es sollte sogar ausdrücklich darauf verzichtet werden.¹ Die verbleibende Strecke zwischen Basel und Waldshut sollte gemäß den Bestimmungen des Vertrags vom 28. März 1929 und den Beschlüssen des Schweizerischen Nationalrats vom 06. März 1973 für einen späteren Ausbau offengehalten und durch entsprechende Freihaltemaßnahmen gesichert werden.² Was seit der Wende von den fünfziger zu den sechziger Jahren ohnehin immer mehr Konsens zu werden schien, war nunmehr zur internationalen Arbeitsgrundlage geworden. Die Einigung auf den Teilausbau fand schließlich Eingang in die parallel durchgeführten Arbeiten zum „Generellen Projekt 1976“. Die konkreten Projektierungen brauchten deshalb nur noch für die Staustufen Birsfelden, Augst-Wyhlen, Rheinfelden, Ryburg-Schwörstadt, Säkingen, Laufenburg und Albruck-Dogern zu erfolgen. Hierbei wurden die Einzelplanungen für die Stufen Augst-Wyhlen, Rheinfelden und Laufenburg von der deutschen Seite durchgeführt, während sich die schweizerische Seite mit Albruck-Dogern, Säkingen und Ryburg-Schwörstadt befasste.³ Unabhängig von den „Informativen Gesprächen“ in der Hochrheinfrage hatten die Bodenseeanrainerstaaten Deutschland, Österreich und die Schweiz am 01. Juni 1973 in einem Vertrag über die Schifffahrt auf dem Rhein, dem Ober- und dem Untersee sowie auf dem Bodensee die freie Schifffahrt von Gaissau (Vorarlberg) bis Schaffhausen festgelegt. Gedacht war allerdings kaum an die Großschifffahrt, sondern eher an den ohnehin schon stattfindenden touristischen Schifffahrts- und Fährbetrieb.⁴ 1979 hatte sich die „Internationale Bodensee-Konferenz“ - hierzu zählten die Vertreter Baden-Württembergs, Bayerns, Schaffhausens, Thurgaus, Sankt Gallens sowie Vorarlbergs – auf den endgültigen Verzicht des Hochrhinausbaus über die Aarenmündung hinaus verständigt. Dieses Ergebnis sollte in Baden-Württemberg durch einen entsprechenden politischen Beschluss noch sanktioniert werden.⁵

¹ Vgl.: Ebd., S. 7.

² Vgl.: Ebd., S. 14. Die in der Literatur vorgefundene Aussage, der Rhein zwischen Basel und dem Raum Waldshut sei gemeinsam mit der Schweiz schiffbar gemacht worden, ist falsch. Vielleicht hatte die in den Achtziger und Neunziger Jahren zum Erliegen gekommene allgemeine Diskussion um das Projekt bei dem betreffenden Autor zu der Vermutung geführt, der Teilabschnitt bis zur Aarenmündung sei tatsächlich realisiert und damit jede weitere Debatte erloschen. (Vgl.: Feuchte, S. 517)

³ Generelles Projekt 1976, S. 16/17.

⁴ Vgl.: Bis Klingnau oder bis zum Bodensee? S. 83.

⁵ Vgl.: Badische Zeitung, 11. Juni 1979.

Ein wesentlicher Unterschied des „Generellen Projekts 1976“ zu dem „Projekt 1961“ hatte insbesondere in der Planung für die Stufe Rheinfelden vorgelegen. Während man noch zu Beginn der sechziger Jahre von einem Neubau der dortigen Kraftanlagen ausgegangen war und deswegen die Schifffahrtsanlagen (Schleusen, Vorhäfen) auf der rechten Uferseite (Deutschland) entlang des Werksgeländes der Degussa AG vorgesehen hatte,¹ sollten nach neuerer Auffassung das Maschinenhaus sowie der Werkkanal des alten Kraftwerks erhalten bleiben. Hintergrund dieser Planung war die immer geringer werdende Wahrscheinlichkeit eines Neubaus. In der Konsequenz bedeutete dies jedoch, dass die Schleusen und Vorhäfen auf dem gegenüberliegenden schweizerischen Ufer etwa auf der Höhe der Saline Rheinfelden (Schweiz) errichtet werden mussten.²

Änderungen hatten sich auch im Hinblick auf die Gestaltung der Schleusen aufgrund der veränderten Schifffahrtsnormalien ergeben. War man im „Projekt 1961“ noch von einer Schleusenlänge von 165 m ausgegangen, sah das „Generelle Projekt 1976“ Schleusenkammern mit einer Länge von 190 m vor. Dadurch konnte letztlich die Leistungsfähigkeit der einzelnen Schleusen und damit der gesamten Wasserstraße erhöht werden. Eine 190 m x 12 m - Schleuse (in einer Richtung) versprach bei einer durchschnittlichen Betriebsdauer von 16 Std. pro Tag eine Leistung von ca. 8 - 9 Mio. Tonnen. Bei Bedarf hätte die Leistungsfähigkeit durch entsprechende Ausdehnung der täglichen Betriebsdauer zusätzlich noch erhöht werden können.³ Ursache für die größere Ausführung der Schifffahrtsschleusen war die Tatsache, dass der Hochrhein als Anschlusswasserstraße an die Schifffahrt auf dem Oberrhein und dem Grand Canal d'Alsace die dort verkehrenden Schiffe der internationalen Typenklasse V (bis 2.000 Tonnen) aufnehmen können musste. Ein Ausbau des Hochrheins für Schiffe vom Typ IV b (Schleusenlänge: 190 m), die zwei Selbstfahrern gleichzeitig die Schleusung ermöglichte, schien hierfür am besten geeignet. Damit mussten jedoch auch die Vorhäfen, die Fahrrinntiefe sowie die lichte Durchfahrtshöhe angepasst werden. Ausgehend von einer Normalschleuse von 190 m Länge und 12 Metern Breite (dieser Wert hatte sich nicht geändert) sollten die bei jeder Schleuse vorhandenen oberen Vorhäfen eine Länge von 350 m und die unteren Vorhäfen

¹ Die Schiffbarmachung des Hochrheins (Projekt 1961), S. 51.

² Generelles Projekt 1976, S. 62.

³ Vgl.: Ebd., S. 23.

von 300 m besitzen.¹ Untersuchungen der deutschen und der schweizerischen Schifffahrtsverbände Ende der achtziger Jahre zufolge wurde unter Verwendung von 110 m langen Schleusen ein Verkehrsaufkommen von 10 - 12 Mio. Tonnen für erzielbar gehalten.²

Nach wie vor wären jedoch zwischen Rheinfelden und Waldshut einige unerlässliche Anpassungsmaßnahmen vorzunehmen gewesen. So hätte beispielsweise der zwischen dem deutschen Ufer (Rheinfelden (Baden)) und dem „Kastell-Insele“ befindliche Teil der Rheinbrücke zur Gewährleistung der notwendigen Durchfahrthöhe- und -breite eines Neubaus bedurft.³ Bei der historischen Holzbrücke in Säckingen hätte man, wie auch schon im Rahmen des „Projekts 1961“ geplant, den dem schweizerischen Ufer (bei Stein) nächsten Brückenpfeiler entfernen und die Brücke – durch Stahlvorrichtungen ersatzweise verstärkt – anheben müssen. Die Rheinbrücke zwischen Groß- und Kleinlaufenburg hätte durch eine neue pfeilerlose Brücke – gedacht war an eine Bogenbrücke – komplett ersetzt werden müssen.⁴

Was die Kosten der geplanten Wasserstraße anbelangte, kam dem Projekt zunächst zugute, dass sämtliche erforderlichen Staustufen zwischen Basel und der Aaremündung bereits im Zusammenhang mit der Kraftnutzung erstellt worden waren. Zudem waren die Endpunkte der Wasserstraße, d.h. die geplanten Hafenanlagen bei Klingnau (auf der schweizerischen Seite am Unterlauf der Aare) und Waldshut (auf deutscher Seite gegenüber dem Mündungsbereich der Aare in den Rhein) kostenmäßig nicht berücksichtigt worden.⁵ Hatte das „Projekt 1961“ neben den Varianten „einschleusig“ und „zweischleusig“ noch die Option eines einschleusigen Ausbaus mit nachträglicher Errichtung einer zweiten Schleuse dokumentiert, verfolgte das „Generelle Projekt 1976“ lediglich die Möglichkeiten des einschleusigen und des zweischleusigen Ausbaus. Als Gesamtkosten für den einschleusigen Ausbau bei sechs Staustufen wurden auf der Preisbasis 01. Februar 1976 317 Mio. CHF/DM berechnet, für den zweischleusigen Ausbau 413,1 Mio. CHF/DM. Hierin enthalten waren unter anderem die Baukosten für die Schleusen, die Vorhäfen, diverse Infrastrukturmaßnahmen im Bereich der Schifffahrtsanlagen

¹ Vgl.: Ebd., S. 18/19, 28.

² Vgl.: Rheinschifffahrtsverband Konstanz e.V. (Hrsg.): Jahresbericht, Konstanz 1988, S. 6.

³ Generelles Projekt 1976, S. 68.

⁴ Ebd., S. 45, 52/53.

⁵ Ebd., S. 19/20.

sowie Flussbau- (Fahrrinnenvertiefung) und Uferschutzmaßnahmen. Hinzugerechnet werden mussten allerdings noch Kosten der allgemeinen Betriebseinrichtungen. Konkret handelte es sich beispielsweise um Bau- und Sicherheitshäfen, Kosten für Bauhofgelände (einschl. Erschließung) sowie Fahrzeuge, diverse Geräte und Ausrüstungen. Bei einem einschleusigen Ausbau waren diese Zusatzkosten mit 19,6 Mio. CHF/DM und bei zweischleusigem Ausbau mit 22,1 Mio. CHF/DM anzusetzen. Ausgehend von der Gesamtsumme für den einschleusigen Ausbau von 337 Mio. CHF/DM betrugen die jährlichen Kosten für Betrieb und Unterhaltung ca. 3 Mio. CHF/DM. Beim zweischleusigen Ausbau ergaben sich bei 435 Mio. CHF/DM (gesamt) schätzungsweise 3,5 Mio. CHF/DM.¹

Im Hinblick auf den Gewässerschutz hatte der Projektentwurf lediglich die Frage der Reinhaltung des Oberflächenwassers berücksichtigt. Da eine Beeinträchtigung des Grundwassers aber durchaus für möglich gehalten wurde, sollten entsprechende Modellversuche durchgeführt und notwendige Folgemaßnahmen daraus abgeleitet werden. Im Falle diesbezüglich auftretender Probleme von grenzüberschreitender Tragweite, sollten zudem noch weitere gemeinsame Abstimmungen erfolgen. Für die Fischerei sollten keine nennenswerten Nachteile durch die Schifffahrt selbst oder die hierzu notwendigen Baumaßnahmen dergestalt erwachsen, als eine Abnahme der Fischbestände befürchtet werden müsste. Gespräche mit den für die Fischerei auf dem Hochrhein zuständigen Stellen sollten noch vor Baubeginn eventuelle Probleme beseitigen helfen. Den Belangen des Natur- und Heimatschutzes sollte laut Projektvorlage ebenfalls Rechnung getragen werden. Es wurde darauf hingewiesen, dass durch die bestehenden Kraftwerke das Bild der Fluss- und Uferlandschaft bereits vorgeprägt sei. Damit sollten offenbar Bedenken in Bezug auf weitere Strombauten zerstreut werden. Uferbegradigungen wären nicht geplant.² Schon um 1970 war man sich auf deutscher wie auf schweizerischer Seite einig, dass die Uferbereiche des Hochrheins auch nach erfolgter Schiffbarmachung in besonderer Weise geschützt werden sollten. Dies sollte in zwischenstaatlicher Absprache sichergestellt werden. Regierungspräsident Hermann Person (Südbaden) hatte hierzu sogar vorgeschlagen, die Uferzonen des Hochrheins unter Landschaftsschutz zu stellen.

¹ Vgl.: Ebd., S. 78/79, 83, 85.

² Vgl.: Ebd., S. 24/25.

Die Schweiz, so Person, habe bereits dasselbe auf ihrer Seite getan. Bedenken anliegender Städte, Gemeinden und Landkreise trat der Regierungspräsident mit dem Hinweis entgegen, dass *in begründeten Fällen* Ausnahmen von den Regelungen des Landschaftsschutzes gemacht werden könnten.¹

21 Die Hochrheinschifffahrtsfrage seit den achtziger Jahren

Der Ausbau des Hochrheins zur Großschifffahrtsstraße war, wie gesehen, auf schweizerischer Seite im Rahmen der „GVK-CH“ zu einer möglichen Option für die künftige Infrastrukturpolitik des Landes geworden, die bei entsprechender Erfordernis hätte aktiviert werden können. Trotz des Bekenntnisses des Bundesrats zur Offenhaltung der Rheinstrecke von Basel bis zur Aaremündung konnte aber nichts darüber hinwegtäuschen, dass die Schweiz von ihren ursprünglichen Plänen einer großangelegten schweizerischen Binnenschifffahrt – es sei nur an die „Transhelvetische Verbindung“ erinnert – Abschied genommen hatte. Eine endgültige Entscheidung über die Schiffbarmachung des Hochrheins war zumindest auf unbestimmte Zeit verschoben worden. Schifffahrtsbefürworter hatten in den achtziger Jahren allerdings immer wieder die Gelegenheit ergriffen, den Hochrheinausbau ins allgemeine Gedächtnis zurückzurufen und den Bundesrat zu einer entsprechenden Stellungnahme zu „nötigen“. Unter anderem hatte der st. gall. Nationalrat Kurt Bürer mit seiner Interpellation vom 23. Juni 1983 den Bundesrat angefragt, wann dieser konkrete Verhandlungen mit der Bundesrepublik Deutschland wegen des Ausbaus bis zur Aaremündung aufnehmen wollte. Der Bundesrat hatte sich in seiner Antwort sehr zurückhaltend geäußert. Nach wie vor befände man sich auf dem Stand des bei den „Informatorischen Gesprächen“ im April 1974 gefundenen Konsenses. Erschwert würde die Hochrheinfrage aber im Besonderen durch den in Deutschland eingeleiteten „Gesinnungswandel“, d.h. die dortige Abkehr vom früheren Ausbauwillen. Gleichzeitig bemerkte der Bundesrat aber auch, dass ihm ein deutlicher Meinungsumschwung unter den Hochrheinkantonen zu Ungunsten des Ausbauprojekts im Gefolge der von ihm vorgelegten Berichte von 1965 und 1971 nicht verschlossen geblieben sei. Oberhalb der Aaremündung hätte sogar keiner

¹ Vgl.: Pläne–Programme–Projekte, S. 9.

der Anliegerkantone mehr den Willen zur Projektdurchführung aufgebracht. Gleichzeitig würden die betroffenen Kantone aber für die Freihaltung der Strecke bis zur Aaremündung plädieren. Zur weiteren Begründung seiner Haltung verwies der Bundesrat darauf, dass alle größeren Erweiterungen der Verkehrsinfrastruktur zuerst einer Zweckmäßigkeitsprüfung unterzogen würden. Außerdem verhinderten finanzielle Engpässe weitere geplante Schritte. Ein Freihaltegesetz, wie ursprünglich in der „Motion Torche“ gefordert, konnte nämlich deshalb nicht beschlossen werden, weil ein Kredit in Höhe von 3 Mio. CHF nicht genehmigt wurde und das notwendige Projektierungsmaterial folglich weder erstellt noch beschafft werden konnte.¹

Den Stand der schweizerischen Binnenschifffahrtsprojekte anfangs der achtziger Jahre hatte der damalige Sektionschef im Bundesamt für Wasserwirtschaft/Bern, Fritz Wyss, als „kläglich“ bezeichnet. Die im Verlauf der siebziger Jahre in der Schifffahrt zu beobachtende Rezession dauerte zudem noch an. Von einer Überlastung des Basler Verkehrsraums, wie sie in der Vergangenheit immer wieder in bedrohlich wirkenden Szenarien vorhergesagt worden war, konnte daher bei weitem noch nicht gesprochen werden. Zwar hielt man nach wie vor an der „Schlussvariante 2“ der „GVK-CH“ fest, die geschilderte Verkehrsentwicklung ließ den Hochrheinausbau aber mehr denn je in weite Ferne rücken.²

Die Diskussion um das Projekt selbst, die zwar nicht mehr mit der Vehemenz geführt worden war wie in den fünfziger und sechziger Jahren, war trotz der schlechten Prognosen noch immer nicht zum Erliegen gekommen. Nach wie vor setzten sich die Befürworter für „ihre“ Hochrheinschifffahrt ein. Unter der Leitung Kurt Bürers hatte sich beispielsweise am 16. Dezember 1980 in Bern eine Gruppe von Parlamentariern zusammengefunden, die sich zum Ziel setzte, die mit der „Motion Torche“ verknüpften Anliegen neu vorzutragen und durchzusetzen.³ Selbst der Bundesrat, dem nach Veröffentlichung seines Berichts von 1956 in lobenden Worten eine *wohlwollende Haltung* zugebilligt worden war, sah sich mittlerweile dem Vorwurf der Schifffahrtsbefürworter ausgesetzt, nicht im richtigen Zeitpunkt gehandelt zu haben. Nach dem Landtagsbeschluss vom 24. Oktober 1963 etwa, so wurde behauptet, sei man auf deutscher Seite sogar bereit

¹ Vgl.: Zurückhaltung des Bundesrates ..., S. 154/155.

² Vgl.: Wyss, S. 210, 212.

³ Vgl.: Freis, S. 216.

gewesen, den Hauptanteil der Ausbaukosten zu übernehmen. Als hauptsächlichsten Gegner der Hochrheinschiffahrt erkannte man aber nach wie vor die Schweizerische Bundesbahn, welche *in panischer Angst vor Konkurrenz* die Verhinderung des Projekts betrieben habe. Zudem habe die Wasserstraße auch nicht im Interesse der Eisenbahnergewerkschaft gelegen. Dieser wurde unterstellt, sie habe derart Druck auf die Sozialdemokraten ausgeübt, dass sich diese stets konsequent gegen den Ausbau stellten.¹ Niedrige „Durchlauftarife“, welche Mitte der achtziger Jahre seitens der Schweizerischen Bundesbahn für ausländische Güter geplant waren, wurden als ernsthafte Bedrohung für die schweizerische Rheinschiffahrt empfunden. In einer Stellungnahme des Bundesrats auf eine entsprechende Anfrage des Nationalrats und ehemaligen Sektionschefs im Bundesamt für Wasserwirtschaft/Bern, Fritz Wyss, wurde versucht, die Bedenken und Ängste der Schiffahrtstreibenden zu zerstreuen. Nach wie vor sei die Rheinschiffahrt ein für die Versorgung der Schweiz wichtiger Verkehrsträger. Dies würde sich auch durch die Einführung der genannten Tarife der Bahn, welche überdies nur für Transporte von Deutschland in die Schweiz, nicht aber für den Transitverkehr an sich gelten sollten, keinesfalls ändern. Mit dieser Maßnahme wären außerdem keine Güterverlagerungen zum Nachteil der Schiffahrt beabsichtigt, sondern es sollte der immer stärker werdenden Konkurrenz auf der Straße entgegengewirkt werden. Auf die Frage, ob der Bundesrat bei der Bundesbahn entsprechend preispolitisch intervenieren wollte, wurde deutlich ablehnend geantwortet. Seit 1982 wurde die Bahn nicht mehr als subventionierter Staatsbetrieb geführt, sondern in eigener Verantwortung nach den Grundsätzen der Marktwirtschaft. Es verbot sich daher schon von vornherein, der Bundesbahn Weisungen jeglicher Art zu erteilen. Darüber hinaus sah die Regierung rein sachlich betrachtet keinen Anlass zum Handeln, da sie die Bahn nicht als *Feind* der Rheinschiffahrt auffasste.²

Im Verlauf der achtziger Jahre traten in den Verlautbarungen der verschiedenen Schiffahrtsbefürworter immer stärker voneinander abweichende Interessen sowie unschlüssige Argumente auf. Weil aufgrund dieses kontraproduktiven Verhaltens jedoch nach außen hin der Eindruck entstand, die Befürworter hätten offenbar keine konkreten Zielvorstellungen, schienen sie und ihre Arbeit in ihrer

¹ Vgl.: Wer hat Angst vor leisen Kähnen, S. 24/25.

² Vgl.: Der Bundesrat bekennt sich weiterhin zur Rheinschiffahrt, S. 180/181.

Außenwirkung mehr und mehr an Ernsthaftigkeit und Glaubwürdigkeit zu verlieren. Eine einheitlich starke Front für die Hochrheinschifffahrt schien nicht mehr zu existieren. In der Auffassung, retten zu müssen, was noch zu retten war, hatte beispielsweise die Schweizerische Schifffahrtsvereinigung (SSV) 1985 im Rahmen der vom Bundesrat durchgeführten „Vernehmlassung“ bezüglich eines Freihaltegesetzes den vollständigen Verzicht auf die Aareschifffahrt gefordert. Aus ihrer Sicht bestünde die Gefahr, dass bei einer Koppelung der Hochrheinschifffahrtsfrage an die Aareschifffahrt bei einem auf Verzicht hinauslaufenden Votum für die Aare auch die gleichzeitige Aufgabe des Hochrheinprojekts folgen könnte. Die Chancen für eine Schifffahrtsverbindung von der Aaremündung bis nach Yverdon stünden schlecht, da nach Ansicht der SSV eine Anbindung der Westschweiz an das europäische Binnenwasserstraßennetz nur über den Anschluss an die Rhône erfolgen könnte. Die Enttäuschung westschweizerischer Schifffahrtskreise über diese Haltung der SSV war vorprogrammiert, wurde von dieser aber wegen den genannten Bedenken in Kauf genommen.¹ Der Nordostschweizerische Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee als Hauptbefürworter in der Ostschweiz neben der st. galler Industrie war nach wie vor bemüht durch ansprechend gestaltetes Informationsmaterial die Öffentlichkeit auf dem Laufenden zu halten. Die um 1986 veröffentlichte Broschüre mit dem Titel „Wer hat Angst vor leisen Kähnen?“ stellte beispielsweise den aktuellen Stand der Dinge sowie die Vorteile der Wasserstraße kurz und prägnant dar. In einer für außenstehende Betrachter sicherlich befremdlichen Weise hatten die Autoren jedoch versucht, die Hochrheinschifffahrt zu romantisieren. Nachdem die Hochrheinlandschaft durch die bestehenden Wasserkraftwerke und das Atomkraftwerk von Leibstadt ohnehin schon beeinträchtigt worden seien, wurden die vorüberziehenden Schiffe quasi als Möglichkeit empfunden, die verlorengegangene Idylle wieder zu beleben. Die Kähne wären überdies leise und langsam.² Dies machte gewissermaßen ihre Anpassungsfähigkeit in die Landschaft erklärbar. Dass damit aber gleichzeitig mit dem Hinweis auf die Langsamkeit der Schiffe der Nutzen der Wasserstraße wiederum geschmälert wurde, schien offensichtlich nicht von Bedeutung zu sein. Auch hier konnten Ernsthaftigkeit und Glaubwürdigkeit sicherlich in Zweifel gezogen werden.

¹ Vgl.: Vernehmlassung der SSV ..., S. 36/37.

² Vgl.: Wer hat Angst vor leisen Kähnen? S. 4–6.

Die Ursachen, weshalb der Hochrhein noch nicht schiffbar gemacht wurde bzw. auch in absehbarer Zeit nicht schiffbar gemacht werden könnte, hatte die Berner Bundesregierung keinesfalls bei sich selbst gesehen, sondern bei einer Reihe von Faktoren, die von ihr letztlich auch nicht beeinflussbar wären. Als Gründe hatte Bundesrat und Verkehrsminister Léon Schlumpf 1986, ähnlich wie Fritz Wyss einige Jahre zuvor, zu vorderst den auf deutscher Seite – gemeint war hierbei wohl die Bundesregierung in Bonn – nicht mehr vorhandenen Ausbauwillen angegeben. Baden-Württemberg wäre zumindest an einem Ausbau oberhalb der Aare-mündung nicht mehr interessiert. Die Anliegerkantone hätten sich ebenfalls mehrheitlich gegen das Projekt ausgesprochen. Ungünstige allgemeine politische wie wirtschaftliche Gegebenheiten sowie insbesondere die Bedenken in Bezug auf den Umweltschutz vervollständigten schließlich den Ursachenkatalog. Vorwürfe der Schifffahrtsbefürworter, der Bundesrat habe *zögerlich gehandelt*, gar *geschlafen* oder die Interessen der Schweizerischen Bundesbahn – die Befürworter sprachen ironisch von der *heiligen Bundeskuh* – einseitig begünstigt, wies Schlumpf entschieden zurück. Immerhin habe sich die Regierung der Hochrheinfrage ernsthaft angenommen und in ihren Berichten ausführlich und begründet dazu Stellung genommen. Außerdem habe man die Offenhaltungspläne, welche sich im Übrigen mit den Vorstellungen der Anliegerkantone deckten, mitgetragen. In Bezug auf die Bahn führte Schlumpf aus, dass eine koordinierte Verkehrspolitik der Schweiz die Interessen sämtlicher Verkehrsträger berücksichtigen müsste. Die Bahn konnte dabei nicht außen vor bleiben. Zur Hochrheinschifffahrt selbst bemerkte der Verkehrsminister allerdings ebenso deutlich, dass deren volks- wie verkehrswirtschaftlicher Nutzen vom Bundesrat noch immer als *begrenzt* eingeschätzt würde. Eine Verlängerung der Rheinschifffahrt lediglich um der Verlängerung Willen, d.h. ohne jede sichtbare Notwendigkeit hierzu, müsste ausgeschlossen werden. Nur unter der Voraussetzung der Überlastung der Basler Häfen machte der Ausbau bis zur Aare-mündung Sinn. Auf absehbare Zeit, so Schlumpf, sei damit jedoch nicht zu rechnen.¹ Bundesrat Adolf Ogi, Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements, hatte 1994 vor Vertretern der Industrie- und Handelskammern Südlicher Oberrhein und Hochrhein-Bodensee sowie der Basler Handelskammer in einem Vortrag über die Verkehrspolitik der Schweiz die Rheinschifffahrt lediglich in ihrer Funktion als Zulieferer von Norden her

¹ Wer hat Angst vor leisen Kähnen? S. 21.

thematisiert. Von einer Schiffbarmachung des Hochrheins war ebenfalls keine Rede mehr.¹

Der Rheinschiffahrtsverband Konstanz – seit Bestehen des modernen Hochrheinschiffahrtsprojekts einer der Hauptverfechter des Ausbaugedankens – hatte sich anlässlich seiner Generalversammlung in Rheinfelden (Baden) am 11. Dezember 1995 aufgelöst. Hatte man sich jahrzehntelang für die Schiffbarmachung des Hochrheins eingesetzt, musste man nun nach fast neunzig Jahren resigniert feststellen, dass eigentlich nichts erreicht wurde. Selbst für die verkürzte Variante bis zur Aaremündung schien auch auf weite Sicht keine Möglichkeit zur Verwirklichung gegeben. Max Markgraf von Baden, seit Anfang der achtziger Jahre als Nachfolger des zum Regierungspräsidenten von Südbaden ernannten Norbert Nothelfer Präsident der Vereinigung, hatte die verbliebenen Mitglieder gebeten, dem Südwestdeutschen Kanalverein für Rhein, Neckar und Donau e.V. beizutreten. Dieser hatte bereits bei seiner letzten Generalversammlung den Ausbau des Hochrheins in seine Satzung aufgenommen und diesbezügliche Kontakte mit der Schweiz und Österreich zugesagt. Von der räumlichen Nähe des Südwestdeutschen Kanalvereins zu den entscheidenden politischen Gremien in Baden-Württemberg – der Sitz der Vereinigung befand sich in Stuttgart – hatte man sich versprochen, seine Anliegen besser der Landesregierung vortragen zu können als dies von Konstanz aus bisher möglich war. Der Südwestdeutsche Kanalverein war während des Ersten Weltkriegs in Stuttgart gegründet worden. Seine ursprüngliche Zielsetzung hatte im Ausbau des Neckars für die Großschiffahrt gelegen, wobei durch einen weiteren Anschluss an die Donau außerdem eine durchgängig schiffbare Verbindung zwischen der Rheinpfalz, Baden, Hessen, Württemberg und Bayern angestrebt werden sollte.²

Den schlechten Aussichten für eine Verwirklichung des Schiffahrtsprojekts zum Trotz haben sich im Jahre 1989 das Aargauische Binnenschiffahrts-Komitee, der Nordostschweizerische Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee und das Zürcher Hochrheinkomitee zum Verein für Weiterführung der Rheinschiffahrt zusammengeschlossen. Durch die Bündelung ihrer Aktivitäten hofften sie, dem Ziel der

¹ Vgl.: Adolf Ogi zur Schweizer Verkehrspolitik, S. 21/22.

² Vgl.: Auflösung des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz e.V., S. 209. Vgl.: Einsatz für Wasserstraßen, S. 209. Vgl.: Neues Präsidium im Rheinschiffahrtsverband Konstanz, S. 182. Vgl.: Gründung des Südwestdeutschen Kanalvereins, S. 180/181.

Schiffbarmachung des Hochrheins näher zu kommen. Auf der Grundlage des „Generellen Projekts 1976“ legte die Vereinigung einen eigenen Plan vor, der auch heute noch der Öffentlichkeit sowie den Politikern und politischen Gremien die Verwirklichungswürdigkeit vor Augen führen soll. Im Wesentlichen handelt es sich um eine in technischer wie in finanzieller Hinsicht auf das notwendigste Maß reduzierte Version des „Generellen Projekts 1976“.

Einer von dem Verein für die Weiterführung der Rheinschifffahrt in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie (Stand: 30. April 2001) folgend, sollten die geplanten fünf Schleusen zwischen Augst-Wyhlen und der Aaremündung nicht mehr wie im „Generellen Projekt 1976“ noch vorgesehen eine Länge von 190 m besitzen, sondern lediglich 110 m.¹ Damit ergab sich, unter Einrechnung der oberen und der unteren Vorhäfen eine maximale Ausbaulänge je Stufe von etwa 550 m. Die kürzeren Abmessungen erschienen sinnvoller, weil längere Schubverbände auf dem Hochrhein eher die Ausnahme wären. Die kürzeren Schleusen reichten daher vollkommen aus. Auf der Basis der Preise des Jahres 2000 wurden als Gesamtkosten für die fünf Staustufen (einschl. Baggerungen im Fluss, Kosten des Landerwerbs) 300 Mio. CHF errechnet. Auf die einzelnen Stufen entfielen diese Kosten wie folgt:

Rheinfelden (60 Mio. CHF), Ryburg-Schwörstadt (55 Mio. CHF), Bad Säckingen (51 Mio. CHF), Laufenburg (48 Mio. CHF), Albbruck-Dogern (86 Mio. CHF).² Neben den eigentlichen Baumaßnahmen für die Schifffahrtsanlagen, wären außerdem noch diverse Anpassungsmaßnahmen, insbesondere der bestehenden Brücken, notwendig. In dieser Hinsicht hatte sich gegenüber dem 25 Jahre alten Projekt der Deutsch-Schweizerischen Planungsgruppe nichts geändert. Nach wie vor müsste das von Rheinfelden (Baden) nach dem „Kastell-Insele“ reichende Brückenstück durch ein neues höheres ersetzt werden. Die historische Holzbrücke von Bad Säckingen nach Stein, eines der Wahrzeichen der Trompeterstadt am Hochrhein, sollte auf den äußersten linken (Steiner Ufer) Brückenpfeiler

¹ Bereits in den achtziger Jahren hatte der Rheinschifffahrtsverband Konstanz zusammen mit befreundeten Schifffahrtsverbänden in der Schweiz eine entsprechende Untersuchung von dem Karlsruher Prof. Mosonyi und Baudirektor Konz (Freiburg) durchführen lassen. Auch diese war zu dem Ergebnis gekommen, dass Schleusen mit einer Länge von 110 m durchaus ausreichten. Diese hätten sich auch bei der Neckarkanalisation bereits bewährt. (Vgl.: Rheinschifffahrtsverband Konstanz e.V. (Hrsg.): Jahresbericht, Konstanz 1988, S. 6)

² Vgl.: www.vwr-hochrhein.ch.vu (Rubrik: „zukünftige Schleusen“)

verzichten. Gleichzeitig sollte der Teil der Brücke, welcher von Schiffen unterquert würde, gänzlich angehoben und mit einer Stahlvorrichtung stabilisiert werden. Der Rheinübergang zwischen den beiden Laufenburger Altstädten, der nach dem Neubau der weiter oberhalb geplanten Brücke nur noch dem Fussgängerverkehr sowie dem öffentlichen Verkehr dienen sollte, wäre ganz zu entfernen und durch eine höhere Spannbrücke zu ersetzen.¹

Den Forderungen des Natur- und Landschaftsschutzes sollte ebenfalls Rechnung getragen werden. Einer von offizieller Seite angefertigten Studie zufolge sollten die Fischbestände im Hochrhein in keiner Weise beeinträchtigt werden. Die von ursprünglich 75 m auf 110 m umgebaute Schleuse beim Kraftwerk Augst-Wyhlen, vor allem der untere und der obere Vorhafen galten für die Vereinigung als Vorzeigeobjekt schlechthin, was eine gelungene Renaturierung anbelangte. Dadurch sei eine Landschaft entstanden, die verschiedenen Tieren nunmehr als Rückzugsgebiet dienen konnte und äußerlich so natürlich angelegt sei, dass sogar behauptet wurde, die Natur selbst könnte die Anlage nicht besser gestalten.²

Als Endhafen für die schweizerische Seite ging die Vereinigung von Full, gegenüber dem westlichen Stadtgebiet von Waldshut an einer langgezogenen Rheinbiegung gelegen, aus. Bisweilen hatten die Orte Weiach (Kanton Zürich) und Klingnau (Kanton Aargau) als mögliche Endhäfen der Hochrheinschifffahrt in der Schweiz gegolten. Da mit dem Bau von Hafenanlagen bei Klingnau im unmittelbaren Bereich des dortigen Stausees allerdings ein Vogelschutzreservat von nationaler Bedeutung gefährdet worden wäre, hatte das Aargauische Binnenschifffahrts-Komitee 1984 als Alternativstandort Full (Kanton Aargau) ins Gespräch gebracht. Bei dieser Variante konnte auf ein Hafenbecken verzichtet werden, da die Umschlagsanlagen um die Halbinsel herum entlang des Ufers auf einer Länge von zwei Kilometern hintereinander angeordnet würden und damit die Bewältigung einer jährlichen Kapazität von zwei bis vier Mio. Tonnen

¹ Vgl.: www.vwr-hochrhein.ch.vu (Rubrik „Brückenprojekte, Schleusen und Ausbauten“). Für obige Darstellung wurden auch Ausführungen herangezogen, die der Präsident der Vereinigung während eines Vortrages in Laufenburg (Schweiz) am 25. Oktober 2002 in der Reihe „Der Rhein und die Waldstädte“ unter dem Titel „Hochrheinschifffahrt der Zukunft“ machte. Interessant war, dass der Redner bei seinen Erläuterungen zur Holzbrücke in Bad Säckingen vorsichtig das Publikum beobachtete, offenbar in der Erwartung sicherlich berechtigter Kritik. Dies war dem Autor der vorliegenden Arbeit aufgefallen, da er sich unter den Zuhörern befand.

² Vgl.: www.vwr-hochrhein.ch.vu (Rubrik: „Naturschutz“)

ermöglichten. Die Gemeinde Full ihrerseits war diesem Vorhaben prinzipiell nicht abgeneigt, beharrte jedoch auf einer geringen Immissionsbelastung.¹

An der wirtschaftlichen Begründung der Hochrheinschifffahrt hatte sich nichts geändert. Ausgehend von dem Postulat der Abgabefreiheit sollte die Schifffahrt als billigstes Verkehrsmittel die Konkurrenz zur Bahn und zum Straßenverkehr aufnehmen können. Die Frachtersparnisse, die den Unternehmern zufallen würden, könnten als *beträchtliche* Kostenvorteile an die Konsumenten weitergegeben werden. Unter der Annahme, dass täglich 16 Güterschiffe zwischen Basel und der Aaremündung verkehrten, könnte eine Gütermenge transportiert werden, die im Vergleich dazu alternativ auf 24 Güterzügen mit ca. 564 Eisenbahnwaggons oder mit 904 Lastkraftwagen befördert werden müsste.² Ein Vorteil der Hochrheinschifffahrt läge weiterhin in den relativ geringen Betriebskosten. Diese wären durch den ebenso geringen Personalbedarf sowie durch niedrige Treibstoffkosten infolge sparsamer Energienutzung der Schiffe begründet. Im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern ermittelte die Vereinigung für den Transport auf dem Rhein eine Umlage der Betriebskosten auf einen Tonnenkilometer in Höhe von 2 Rappen. Der Bahntransport wäre demgegenüber mit 10 Rappen und der Straßenstransport sogar mit 17 Rappen wesentlich teurer. Würde von einem Transportvolumen bis Rheinfelden von 0,8 Mio. Tonnen und bis Full von 2,2 Mio. Tonnen ausgegangen, so ergäbe sich im Unterschied zum Schienenverkehr bis Rheinfelden eine Ersparnis von 1.408.000 CHF und bis Full sogar von 9.856.000 CHF pro Jahr. Im Vergleich zum Straßenverkehr wären die Differenzen sogar noch wesentlich höher. Bis Rheinfelden würde die Ersparnis bei 2.640.000 CHF liegen, bis Full bei 18.480.000 CHF. Unter der Annahme, dass aktuell etwa ein Drittel der Güter auf der Schiene transportiert würden und die restlichen zwei Drittel mittels der Bahn, gelangt die Vereinigung zu einer effektiven Ersparnis der Hochrheinschifffahrt gegenüber den beiden anderen Verkehrsträgern in Höhe von 18 Mio. CHF.³

¹ Vgl.: Schweizerische Binnenschifffahrt: eine Notwendigkeit, S. 179. Vgl.: Wer hat Angst vor leisen Kähnen? S. 16/17. Vgl. auch: www.vwr-hochrhein.ch.vu (Rubriken „Umschlagstelle Full“, „Klingnauer-Stausee“, „Umgebung von Full“)

² Vgl.: www.vwr-hochrhein.ch.vu (Rubrik „Wirtschaftliche Betrachtung und Nutzen für die erweiterte Grossraumregion im Zusammenhang mit der Hochrheinschifffahrt“)

³ Vgl.: www.vwr-hochrhein.ch.vu (Rubrik „Kostenvergleich zwischen Schiff-, Bahn- und Lastwagen“)

Zwar scheint von offizieller Seite heute keine Notwendigkeit eines Hochrheinausbaus vorzuliegen. Allerdings bestehen für den Fall eines etwaigen späteren Ausbaus immerhin die rechtlichen Grundlagen. Nach Art. 87 der schweizerischen Bundesverfassung liegt die Schifffahrt, ebenso wie das Eisenbahnwesen, die Luft- und die Raumfahrt in der Gesetzgebungskompetenz des Bundes.¹ Er bestimmt außerdem die Grundsätze für die Raumplanung. Allerdings erfolgt die Raumplanung in der Schweiz selbst durch die Kantone in Abhängigkeit der jeweiligen Zweckmäßigkeit sowie nach wirtschaftlichem und finanziellem Nutzen (Art. 75).² Gemäß Art. 81 erhält der Bund ebenfalls das Recht, im Interesse des ganzen Landes oder eines großen Teils desselben öffentliche Werke zu errichten und zu betreiben oder deren Errichtung zumindest zu unterstützen.³ Damit sind die verfassungsmäßigen Grundlagen für eine schweizerische Schifffahrt nach wie vor vorhanden. Konkret ausgeformt werden diese Artikel in Bezug auf die Schifffahrt allerdings durch das Bundesgesetz über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte (Wasserrechtsgesetz, WRG) vom 22. Dezember 1916 in der heutigen Fassung (Stand: 28. Januar 2003). Art. 25 WRG legt fest, dass der Bund für die in Art. 24 (2) WRG benannten Gewässer gemäß Raumplanungsgesetz einen Sachplan erstellen kann. Die raumplanerische Umsetzung dieser Vorgabe erfolgt aber auf der Basis kantonaler Richtpläne.⁴ Bei den in Art. 24 (2) bezeichneten Gewässern handelt es sich zum einen um den Rhein von der Aaremündung bis Rheinfelden, zum andern um die Rhône vom Genfersee bis zur schweizerisch-französischen Landesgrenze.⁵

Damit steht fest: Weder eine die Schweiz von der Aaremündung bis zum Genfersee durchziehende „Transhelvetische“ Verbindung, noch eine Anbindung des Langensees an die Adria über die Po-Schifffahrt ist im heutigen Wasserrechtsgesetz der Schweiz vorgesehen. Chancen auf eine Realisierung haben also lediglich der Anschluss des Genfersees an die Rhône-Schifffahrt und der Ausbau des Hochrheins bis in den Raum der Aaremündung. Ein durchgängiger Vollausbau bis zum Bodensee ist nach der gegenwärtigen Gesetzeslage, den

¹ Vgl.: Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999, Bern 1999, S. 19.

² Vgl.: Ebd., S. 16.

³ Vgl.: Ebd., S. 18.

⁴ Vgl.: Bundesgesetz über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte (Wasserrechtsgesetz) vom 22. Dezember 1916 (Stand: 28. Januar 2003), Bern 2003, S. 9.

⁵ Vgl.: Ebd., S. 8.

Ergebnissen der Deutsch-Schweizerischen „Informatorischen Gespräche“ der frühen siebziger Jahre entsprechend, auszuschließen. Die zuvor genannten Artikel zeigen aber außerdem, dass die Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes und die Raumplanungskompetenz der einzelnen Kantone bei derartigen Projekten ineinander greifen. Dass Bund und Kantone sich im Einzelfall einig werden könnten, soll nicht bestritten werden. Problematisch war und wäre aber nach wie vor, dass nicht ein einzelner Kanton allein von dem Projekt betroffen wäre, sondern gleich mehrere. An der schon seit den fünfziger Jahren erkennbaren Konstruktion der kantonalen Auffassungen, vor allem was die finanzielle Beteiligungsbereitschaft anbelangt, dürfte sich kaum etwas geändert haben. Eine Lösung dieses Problems scheint nach wie vor unmöglich. Für die Hochrheinschifffahrt bedeuteten diese ständigen Uneinigkeiten jedoch das definitive Aus.

22 Schlussbetrachtung und Ausblick

Wir haben in den vorangegangenen Ausführungen den Gedanken, den Rhein oberhalb von Basel für die Zwecke einer dem Güterverkehr dienenden Schifffahrtsstraße auszubauen als ein Projekt kennen gelernt, welches in seiner modernen Form in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts entstanden war. Es war dem kühnen Pioniergeist und Tatendrang des Basler Ingenieurs Rudolf Gelpke zu verdanken, dass mit dem von ihm vorgestellten Konzept, die Stauhaltungen hinter den Flusskraftwerken als Fahrwasserrinne zu nutzen und die Hindernisse durch Schleusen zu überwinden, erstmals ein realisierbar scheinendes Projekt vorgelegt werden konnte, welches in seinen Grundzügen über Jahrzehnte hinweg für alle weiteren Planungen und Projektierungen richtungsweisend war. In Kreisen der Wirtschaft wie der Politik war dieser Gedanke rasch auf Interesse gestoßen, bot sich damit doch die Möglichkeit, neben der zunehmenden Verfügbarkeit von elektrischer Energie aufgrund des seit 1895 stattfindenden Kraftausbaus mit einer für den Massenguttransport geeigneten Wasserstraße der gegen Ende des 19. Jahrhunderts immer stärker in den Vordergrund tretenden Grenzregion am Hochrhein einen weiteren wesentlichen Standortfaktor hinzuzufügen. Der Fürsprache eben dieser Kreise konnten sich die Verfechter des Projekts auf jeden

Fall sicher sein. In Verbänden organisiert, waren die Befürworter schon früh bemüht, die Planungen zu konkretisieren und mit zielgerichteter Propaganda in der öffentlichen Meinung für Sympathie gegenüber dem Vorhaben zu werben.

Die Hoffnungen, welche man mit einer Schiffbarmachung des Hochrheins verband, waren eindeutig wirtschaftlicher Natur. Die Region entlang des Rheins zwischen Basel und dem Bodensee sowie um den See herum war in der Vergangenheit als unterstrukturiert und wirtschaftlich zurückgeblieben empfunden worden. Als besonderes Hemmnis für eine gesunde wirtschaftliche Entwicklung war insbesondere die große Entfernung zu den pulsierenden Wirtschaftszentren und Agglomerationsräumen, etwa dem Ruhrgebiet, aufgefasst worden. Eine durchgängige Rheinschifffahrt über Basel hinaus sollte den Betrieben am Hochrhein die Möglichkeit billiger Frachten bieten. Massengüter beziehenden Unternehmen sollte damit ein Anreiz geboten werden, sich in dieser *abgelegenen* Gegend niederzulassen. Bereits vorhandene Betriebe sollten ihre Position festigen und weiter expandieren können. Eine sicherlich auf die Dynamik der Industrialisierung zurückzuführende gründerzeitliche Euphorie hatte nicht wenige an die Entwicklung dieser Region zu einem blühenden Industriegebiet glauben lassen. Alle weiteren Planungen und Projektierungen, alle Versuche, die Gunst der Politiker und der öffentlichen Meinung für den Ausbaugedanken zu gewinnen, mussten stets vor diesem wirtschaftlichen Hauptziel gesehen werden. So sehr man sich in den Befürworterkreisen für das Projekt eingesetzt und so sehr man auch in der Politik namhafte Fürsprecher gefunden hatte, war der Hochrhein tatsächlich aber niemals den ursprünglichen Vorstellungen gemäß ausgebaut worden. Unweigerlich stellt sich die Frage, weshalb dieser Gedanke nicht in die Tat umgesetzt wurde, zumal die wirtschaftliche Begründung auf den ersten Blick sicher nicht wenigen einsichtig und nachvollziehbar erschienen sein musste.

Bewusst wurde deshalb im Titel der vorliegenden Arbeit die Relativierung des Scheiterns hinzugefügt. Insofern haben wir uns in den vorangegangenen Kapiteln nicht allein mit einer die historischen Ereignisse bloß erzählerisch wiedergebenden Darstellung begnügt, sondern haben die Projektgeschichte stets auch aus dem kritischen Blickwinkel des nach dem Scheitern fragenden Beobachters betrachtet. Um diesem eingangs gesetzten Anspruch gerecht werden

zu können, soll nunmehr zusammenfassend versucht werden, auf diese berechtigte Frage eine Antwort zu finden.

Seit dem Entstehen des modernen Schifffahrtsprojekts waren trotz der überzeugend klingenden Argumente der Befürworter immer wieder von verschiedener Seite Zweifel an der wirtschaftlichen Notwendigkeit der Wasserstraße erhoben worden. Weder der Schweizerische Bundesrat noch die Badische Regierung hatten sich in die anfängliche Euphorie einbinden lassen wollen. Dies ließ sich hauptsächlich dadurch begründen, dass der gesamtwirtschaftliche Nutzen, den man sich allgemein von dem Projekt erhoffte, durch keine gründliche Untersuchung schlüssig nachgewiesen werden konnte. Bis in die Weimarer Zeit hinein hatten sich sowohl die schweizerische als auch die badische Seite sicherlich mit einem gewissen Wohlwollen, jedoch insgesamt nur zögerlich des Projekts angenommen. Bedenken zur wirtschaftlichen Seite der Hochrheinschifffahrt waren etwa in dem 1956 vom Schweizerischen Bundesrat vorgelegten Bericht an die Bundesversammlung in deutlicher Weise vorgetragen worden. Weitere Wirtschaftsgutachten deutscher Wissenschaftler waren in ihrem Urteil, ebenso wie der Wissenschaftliche Beirat des Bundesverkehrsministers in Bonn, gleichfalls zu eher negativen Erkenntnissen gelangt. Der Bericht des Schweizerischen Bundesrats von 1965 hatte die Binnenschifffahrtsprojekte der Alpenrepublik sogar gesamthaft für unwirtschaftlich erachtet. Hintergrund aller Rentabilitätsüberlegungen war stets die Frage, welche Transportvolumina von der geplanten Wasserstraße aufgenommen werden könnten. Der Frachtenunterschied je Tonne im Vergleich zu den Landverkehrsmitteln multipliziert mit dem erwarteten Verkehrsaufkommen ergab aus Sicht der Befürworter die der Wirtschaft im potentiellen Einzugsgebiet zufallende gesamte Frachtkostenersparnis. Sämtliche Wirtschaftlichkeitsberechnungen waren jedoch mit einer Vielzahl von Unsicherheiten und nicht näher bestimmbar Variablen behaftet. Über die genauen zu erwartenden Gütermengen konnte ebenso keine verlässliche Aussage gemacht werden wie zu den Frachtersparnissen, zumal diese von den Tarifen der Verkehrsträger zu Lande abhängig waren. Hinzu kam jedoch, dass die Frachtkostenersparnisse des gesamten Einzugsgebiets in der Summe bereits als volkswirtschaftlicher Vorteil gewertet worden waren. Tatsächlich handelte es sich hierbei aber lediglich um ein volkswirtschaftliches Zwischenziel. Der eigentliche Vorteil lag nämlich in der Wirkung eben dieser Ersparnisse auf die

Wirtschaft an sich. Diese konnte aber ebenso nur vermutet werden. Gutachten zufolge wurde eine Weitergabe der Frachtdifferenz an die Kunden und Endverbraucher für unwesentlich gehalten. Gleichzeitig schien auch eine Expansion bereits bestehender und Ansiedelung neuer Betriebe eher ungewiss. Die von den Befürwortern vorgenommene direkte Gegenüberstellung der Frachtersparnisse mit den gesamten Ausbaurkosten des Projekts musste ebenfalls bezweifelt werden, handelte es sich doch im einen Falle um eine rein volkswirtschaftliche, im anderen Falle um eine betriebswirtschaftliche Größe. Die Berechnungen der an der Schifffahrt interessierten Kreise waren somit niemals von der erwünschten Qualität, dass auch nur eine der betroffenen Regierungen – abgesehen von den Kantonsregierungen der Ostschweiz – sich zu einer eindeutig befürwortenden Stellungnahme hätte bewegen lassen. Insbesondere der generelle Wandel vom Massengut- zum Stückgutverkehr hatte die wirtschaftlichen Betrachtungen der Schifffahrtsbefürworter immer unrealistischer erscheinen lassen. Gleichsam war von fast allen Wirtschaftsgutachten die Auffassung vertreten worden, dass eigentlich nur die unmittelbar am Rhein liegenden Unternehmen in den Genuss der versprochenen Frachtkostenersparnisse gelangen könnten. Allein der gebrochene Verkehr, d.h. der Weitertransport auf Schiene oder Straße ab den Häfen ins Hinterland hätte den Transport wieder verteuert. Die von den Befürwortern auf reinem Frachtenvergleich beruhenden Vorstellungen vom Einzugsgebiet der Hochrheinschifffahrt, denen zufolge weite Teile Südbadens, Südwürttembergs, Südwestbayerns, Westösterreichs sowie der Schweiz ihren Nutzen aus der Wasserstraße ziehen sollten, konnte man in der Realität kaum gelten lassen. Tatsächlich würde das Einzugsgebiet einen mehr oder weniger schmalen Streifen entlang des Rheins und eventuell des Bodenseeufers mit Schwerpunkten bei den ohnehin vorhandenen Industriestädten und -gemeinden umfassen.

In enger Verknüpfung zu der Frage der gesamtwirtschaftlichen Rentabilität einer schiffbaren Verbindung bis zum Bodensee stand die Frage der Finanzierung des Großprojekts. Zu keiner Zeit war geklärt worden, wer überhaupt die Kosten des Ausbaus tragen sollte. Von Anfang an stand die Möglichkeit der Erhebung von Schifffahrtsabgaben zur Debatte. Zum einen war über lange Zeit hinweg die rechtliche Zulässigkeit der Abgabenerhebung offen geblieben. In wirtschaftlicher Hinsicht aber bedeutete die Entrichtung von Abgaben durch die Schifffahrts-

treibenden für die Benutzung der Wasserstraße mit ihren Schleusen sogar eine Verteuerung der Frachten. Dies hätte dem eigentlichen Zweck des Projekts, nämlich den Betrieben eine günstige Transportalternative zu bieten, entgegengestanden. Allerdings hätte auf diese Weise die Schifffahrtsstraße – freilich nur bei genügendem Güteraufkommen – nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten durch eigene Einnahmen unter Umständen eventuell eigenwirtschaftlich, d.h. selbsttragend, betrieben werden können. Die Idee, eine Hochrhein-AG zu gründen und ihr die Organisation und Finanzierung zu übertragen, stieß ebenfalls auf allgemeine Kritik. Hätte man aber auf die Erhebung von Schifffahrtsabgaben verzichtet, so wäre die Wasserstraße von den beteiligten Staaten und damit letztlich durch die Steuerzahler zu finanzieren gewesen. Wie die vorangegangenen Betrachtungen dieser Arbeit gezeigt haben, hatte es aber gerade in dieser Frage massive Differenzen gegeben. Zum einen musste zwischen den einzelnen Ländern ein gleichsam akzeptabler Verteilungsmodus gefunden werden. Doch selbst wenn ein solcher gefunden worden wäre, hätte in den betroffenen Ländern selbst noch geklärt werden müssen, wer mit den Ausbaukosten belastet würde. Die Ergebnisse der in der Schweiz durchgeführten „Vernehmlassungen“ hatten in eindrücklicher Weise gezeigt, wie sehr die auf den ersten Blick vorhandene breite Zustimmung unter den Kantonen zu dem Projekt in Bezug auf die Frage der finanziellen Beteiligung wie ein Kartenhaus in sich zusammenfiel und wie durchaus leicht die *freundeidgenössische Solidarität*, wie sie oftmals beschworen wurde, offensichtlich gerade in Geldfragen an die Grenzen ihrer Belastbarkeit stoßen konnte. Auf deutscher Seite gestalteten sich die Verhältnisse ähnlich. Bundes- und Landesregierung versuchten, den für sich jeweils geringeren Anteil der Kosten übernehmen zu müssen. Entgegen dem offenen Eintreten zahlreicher Städte und Gemeinden in Südbaden für die Hochrheinschifffahrt war allerdings auch bei jenen die Bereitschaft zur Übernahme eines Kostenanteils sehr bescheiden.

Allein die Debatte um die Finanzierung des Hochrheinausbaus dürfte bereits als Grund genügen, das Schifffahrtsprojekt als gescheitert zu bezeichnen. Da man in der Schweiz im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption (GVK-CH) seit Ende der siebziger Jahre die generelle Eigenwirtschaftlichkeit für das gesamte schweizerische Verkehrswesen postulierte und man damit auf die von der deutschen Seite schon seit längerem vertretene Position einschwenkte, wäre zwar die Debatte um die Kostenübernahme erloschen. Das Projekt an sich wäre aber

wegen der allgemein ungünstigen wirtschaftlichen Bedingungen der Schifffahrt sowie des Problems der die Hochrheinschifffahrt weiter unrentabler machenden Abgaben derart unwirtschaftlich, dass es keinen Sinn mehr machte, eine Verwirklichung zu fordern.

Schon in den zwanziger Jahren hatte man sich, zumindest auf schweizerischer Seite, außer Stande gesehen, die finanzielle Last des Hochrheinausbaus zusätzlich zu der Oberrheinregulierung unterhalb von Basel zu tragen. Die Forderung nach einem gleichzeitigen Ausbau des Rheins unterhalb wie oberhalb von Basel war von der deutschen Seite gestellt worden, nachdem durch den Versailler Vertrag eigentlich kein Nutzen mehr für das Land Baden aus der Schifffahrt zwischen Straßburg und Basel gezogen werden konnte. Seinerzeit hatte man sich auf den Wortlaut des 1929 abgeschlossenen Deutsch-Schweizerischen Vertrages einigen können. Die Hochrheinschifffahrt war in diesem Abkommen in Absatz 6 zwar generell in Aussicht gestellt, gleichzeitig jedoch mit der in alle Richtungen interpretierbaren Bedingung „*sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse die Ausführung des Unternehmens möglich erscheinen lassen*“ relativiert worden. Hatte man in Deutschland diese Bedingung mit der Fertigstellung der letzten Hochrheinkraftwerke erfüllt sehen wollen, ging man in der Schweiz von einer noch abzuwartenden allgemein günstigen Lage der Volkswirtschaft aus. Einig war man sich über die genaue Interpretation dieses Passus nie geworden. Der Deutsch-Schweizerische Vertrag von 1929 war in Bezug auf die Schiffbarmachung des Hochrheins die einzige je zwischenstaatlich eingegangene Vereinbarung zwischen Deutschland und der Schweiz. Ergänzt wurden seine Bestimmungen lediglich durch die Regelungen über die Wasserentnahme aus dem Bodensee in den fünfziger Jahren. Von den Schifffahrtsbefürwortern wurde der Vertrag von 1929 stets als konkrete Zusage beider Regierungen für das Ausbauprojekt verstanden. Tatsächlich handelte es sich aus vertragsrechtlicher Sicht aber um einen Vorvertrag, dem ein endgültiger Staatsvertrag noch folgen sollte. Zu einem solchen war es jedoch infolge der vielen Uneinigkeiten und Unstimmigkeiten nie gekommen. Auch die in dem Vertrag selbst eingefügte Bedingung der Berücksichtigung der *wirtschaftlichen Verhältnisse* war ungelöst geblieben. Damit war diesem von den Schifffahrtsfreunden als großem Erfolg auf dem Weg zur Verwirklichung der Hochrheinschifffahrt gefeierten Abkommen in Wirklichkeit einer der wesentlichsten Gründe für das Scheitern des Projekts bereits immanent.

Sicherlich hatten die Fragen der Finanzierung sowie der generellen volkswirtschaftlichen Erfordernis, insbesondere in den letzten Jahrzehnten, für das Scheitern des Hochrheinausbaugedankens eine bedeutende Rolle gespielt. Die Tatsache allein, dass diese Probleme bereits in den fünfziger und sechziger Jahren bekannt waren, hatte aber offenbar nicht ausgereicht, das Projekt bereits zum damaligen Zeitpunkt aufzugeben. Zu stark war der Einfluss der Schifffahrtsbefürworter – selbst in der Politik – und zu groß war die Rücksichtnahme aus taktischen Gründen, um sich nicht den Angriffen der Befürworter in Politik und Öffentlichkeit auszusetzen. Offensichtlich war ein Abrücken von dem Projekt aufgrund wirtschaftlicher Bedenken erst zu einer Zeit möglich, als die Wahrscheinlichkeit der Durchführung schon mit großer Sicherheit auszuschließen war und die Förderer des Schifffahrtsgedankens insgesamt an Kraft verloren hatten. Dennoch zeichnete sich bereits in den fünfziger und frühen sechziger Jahren ein erster großer Rückschlag ab, der quasi den allgemeinen Degenerationsprozess des Projekts einläutete. Nachdem der Bau des Kraftwerks bei der Rheinauer Rheinschleife von den Schifffahrtsgegnern nicht hatte verhindert werden können, fühlten sich die Befürworter des Hochrheinausbaus in ihrem Handeln zunächst massiv bestärkt. So schienen also selbst die Argumente des Natur-, Landschafts- und Gewässerschutzes kein ernsthaftes Hindernis für die angestrebte Schiffbarmachung zu sein. Mit dem Wunsch großer Teile Württembergs jedoch, ihr Trinkwasser aus dem Bodensee zu beziehen, wurde die bis in den See hineinführende Schifffahrt plötzlich in Frage gestellt. Gutachten über die Einflüsse der Hochrheinschifffahrt auf die natürlichen Verhältnisse der Ufergegenden und nicht zuletzt auf die Wasserqualität des Bodensees bewogen die Baden-Württembergische Landesregierung, die bisherigen Projektierungen auf eine Teilausbauvariante bis zur Aaremündung (Waldshut) zu beschränken. In diesem Zusammenhang war – wie gesehen – die Schiffbarmachung des Hochrheins sogar zu einem Politikum zwischen den potentiellen württembergischen Wasserbeziehern und den an der Schifffahrt interessierten ostschweizerischen Kantonen geworden. In gleicher Weise war auch die nicht nachgewiesene Wirtschaftlichkeit der Wasserstraße zwischen den industrialisierten Kantonen und der Ostschweiz zu einem innerschweizerisch-interkantonalen Politikum geworden. In beiden Fällen handelte es sich um negative Begleiterscheinungen der zum Teil sehr emotional geführten Debatte. In seiner Substanz war das Schifffahrtsprojekt jedoch durch keines dieser Politika

ernsthaft bedroht worden. Für die Frage nach dem Scheitern des Hochrheinausbaus spielten sie also keine Rolle.

Der Schweizerische Bundesrat hatte in mehreren Berichten an die Bundesversammlung, d.h. an den Stände- und den Nationalrat, zu der Schiffbarmachung des Hochrheins im Besonderen und zu den schweizerischen Binnenschifffahrtsprojekten im Allgemeinen Stellung bezogen. Seit dem von eher zurückhaltender Skepsis geprägten Bericht von 1956 hatte die interne Beschäftigung mit dem Hochrheinausbau in der Schweiz eine geraume Zeit in Anspruch genommen. Vor allem die Tatsache, dass der geradezu vernichtende Bericht von 1965 einen zusätzlichen ergänzenden Bericht (Bericht von 1971) erforderlich machte und in einer weiteren „Vernehmlassung“ mündete, hatte dazu geführt, dass man seitens des Schweizerischen Bundesrats offensichtlich erst zu Beginn der siebziger Jahre, den Forderungen der sog. „Motion Torche“ folgend, seine Bewegungsfreiheit nach außen wiedererlangt hatte. Gleichzeitig war auf der deutschen Seite das Ausbauprojekt seit dem Landtagsbeschluss von 1963 aus dem politischen Alltagsgeschehen verschwunden, da man den weiteren Gang der parlamentarischen Beratungen auf schweizerischer Seite abwarten wollte. Der erfolgreiche Vorstoß der F.D.P./D.V.P.-Fraktion im Landtag von Baden-Württemberg von 1971, die von der Landesregierung schon seit Beginn der sechziger Jahre präferierte Teilausbauvariante bis Waldshut verbindlich festzuschreiben, zeigt, dass eine durchgängige Schiffbarmachung bis zum Bodensee zum damaligen Zeitpunkt bereits keine Chance auf Verwirklichung mehr hatte. Mit dem ständigen Zuwarten in dieser Angelegenheit hatte man letztlich kostbare Zeit für eine konsequente Weiterverfolgung des Schifffahrtsgedankens verloren. In gemeinsamen „informativischen Gesprächen“ mit der Schweiz hatte man sich schließlich auch zwischenstaatlich auf den Teilausbau geeinigt. Ein „Generelles Projekt 1976“ sollte den aktuellen technischen Planungsstand dokumentieren. Dieser Projektbeschrieb, der nur noch den Ausbau bis in die Waldshuter Gegend vorsah, war der letzte von offizieller Seite erstellte Gesamtplan für die Hochrheinschifffahrt. Heutige Projektierungen stammen von den nach wie vor existierenden Schifffahrtsbefürwortern. Ihre Zahl ist im Laufe der Zeit erheblich zurückgegangen. Selbst in Kreisen der deutschen und der schweizerischen Industrie war seit den siebziger Jahren die Notwendigkeit einer solchen Wasserstraße nicht mehr gesehen worden.

Es erscheint fast schon wie eine Ironie, wenn an der Schwelle zum 21. Jahrhundert ein ganz bedeutendes Hindernis auf dem Weg zur Schiffbarmachung des Hochrheins beseitigt wird, nämlich der Kraftwerksneubau von Rheinfelden. Problematisch war insbesondere, dass man lange Zeit die Errichtung von Schifffahrtsanlagen für die dortige Staustufe auf der deutschen Rheinuferseite vorgesehen hatte. Das von 1898 stammende alte Maschinenhaus sowie der Werkskanal befanden sich aber genau an der Stelle, an der die Schleuse gebaut werden sollte. Mit der Erstellung des neuen Kraftwerks verbanden sich deshalb auch die Hoffnungen auf eine schifffahrtstechnische Lösung, damit die Weiterführung der Schifffahrt über Rheinfelden hinaus möglich würde. Der Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium, Koenigs, hatte in diesem Sinne schon 1939 anlässlich einer Tagung in Konstanz den Rheinfelder Kraftwerksneubau als *Schicksalsfrage* für die Schifffahrt auf dem Hochrhein überhaupt bezeichnet.¹ Ein gänzlich unüberwindbares Hindernis schien die Rheinfelder Kraftwerksfrage in späteren Jahrzehnten aber anscheinend nicht gewesen zu sein. Laut dem vom baden-württembergischen Innenministerium herausgegebenen „Generalverkehrsplan 1965“ hätten bei einem schrittweisen wie durchgängigen Ausbau des Rheins oberhalb von Basel *rechtliche und technische Möglichkeiten* bestanden um – wie es hieß – das *Problem Rheinfelden* zu lösen.² In dem von offizieller Seite erstellten „Generellen Projekt 1976“ war für die Planung der Staustufe Rheinfelden sogar die Möglichkeit ins Auge gefasst worden, das bisherige Maschinenhaus beizubehalten, dafür aber die Schleusenanlagen auf der linken Rheinseite (Schweiz) einzubauen. Eine eindeutige Entscheidung zu Gunsten der Schiffbarmachung hätte in Rheinfelden sehr bald – wenn auch gezwungenermaßen – eine Entscheidung in der Kraftwerksfrage nach sich gezogen. Da der Hochrheinausbau von Seiten der Politik aber nie beschlossen worden war, war man schließlich auch nicht in die „Verlegenheit“ geraten, sich in Bezug auf den Rheinfelder Kraftwerksbau äußern und entscheiden zu müssen. Das Kraftwerk „Neu-Rheinfelden“ blieb somit, wie das Projekt der Schiffbarmachung des Hochrheins auch, bis ins letzte Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts hinein Gegenstand von Plänen und Modellen, welche ihrerseits aber durchaus die Möglichkeit eines etwaigen späteren Einbaus einer

¹ Vgl.: Kaiser, Entwicklung und Stand des Projekts ..., S. 578.

² Vgl.: Generalverkehrsplan 1965, S. 115.

Großschiffahrtsschleuse offenhielten.¹ Zu befriedigen schienen die Vorschläge allerdings nie ganz. Auch Ende der neunziger Jahre waren Bedenken am Bau des Kraftwerks geäußert worden. Während die Aluminiumhütte Rheinfelden (Baden) durch den vorgesehenen höheren Aufstau des Rheins um 1,4 m gegenüber dem gegenwärtigen Stand Hochwasserschäden im unmittelbaren Uferbereich ihres Werkes befürchtete, wurde von privater Seite vor der Verödung des Flusses gewarnt. Eine solche könnte drohen, wenn durch das weiter nördlich geplante Stauwehr die imposanten Felsformationen des Rheinbetts unterhalb des Wehres – wir hatten diesen Bereich unter der Bezeichnung „Gewild“ bereits kennengelernt – zum Vorschein kämen. Andererseits böte diese zerklüftete Gesteinslandschaft aber auch seltenen Tieren und Pflanzen einen willkommenen Lebensraum.²

Auf der Aktionärsversammlung der Kraftübertragungswerke Laufenburg AG am 31. Januar 1997 war der Neubau des Rheinfelder Kraftwerks generell fraglich geworden, zumal es sich mit 700 Mio. CHF um eine beträchtliche Investition handelte.³ Eine Konzession war jedoch schon 1989 erteilt worden. Damit waren auch die Fristen für den Baubeginn (1999) sowie für das Ende des Ausbaus (2004) festgeschrieben worden. Die Einhaltung dieser Zeitvorgaben war allerdings nur unter der Bedingung möglich, dass das alte bestehende Maschinenhaus nicht mehr in die Planung einbezogen würde, sondern eine Gesamtanlage komplett neu zu erstellen wäre.⁴ Auftrieb hatte das Projekt bereits im Jahre 2001 wieder erhalten, als das EU-Parlament die Richtlinie zur Förderung erneuerbarer Energien ändern wollte. Konkret bedeutete dies unter anderem den Wegfall bisheriger Obergrenzen und Beschränkungen, die eine Förderung des Kraftwerks in Form von Subventionen bislang unmöglich gemacht hatten.⁵ Gedämpft wurden die Hoffnungen auf einen Neubau allerdings noch im selben Jahr, weil der Strommarkt für den Import billigen französischen Atomstroms geöffnet wurde. Damit war die Wirtschaftlichkeit des Rheinfelder Flusskraftwerks an sich zweifelhaft geworden. An einem Neubau wollte man jedoch festhalten. Durch die veränderten Grundvoraussetzungen veranlasst, waren die 1989 gesetzten Fristen

¹ So z. B. in den gegen Ende 1987 vorgelegten Plänen für den Bau des Kraftwerks. (Vgl.: Weiß, S. 44)

² Südkurier, 11. April 1997.

³ Südkurier, 31. Januar 1997.

⁴ Südkurier, 10. April 1997.

⁵ Südkurier, 11. Juni 2001.

verlängert worden.¹ Im Mai 2002 hatte der Schweizerische Verkehrsminister Moritz Leuenberger die geänderte Konzession für das Kraftwerk unterzeichnet. Auch das Regierungspräsidium Freiburg hatte dem schrittweisen Bau des Kraftwerks zugestimmt. Mit dem Stauwehr sollte nunmehr 2003 begonnen werden. Diese erste Ausbauphase sollte bis Mitte 2008 beendet sein. Die Fertigstellung des Kraftwerks insgesamt wurde für 2019 angesetzt.² Gegenwärtig befindet sich das Rheinfelder Stauwehr bereits im Bau. Das Kraftwerk gilt bundesweit als Vorzeigeobjekt für die Gewinnung erneuerbarer Energien.

Die Wahrscheinlichkeit, dass der Hochrhein heute für die Zwecke der Großschifffahrt ausgebaut wird, ist nicht mehr gegeben. Die Bedeutung des Massengutverkehrs hat in den letzten Jahren und Jahrzehnten deutlich nachgelassen. Der demgegenüber gewachsene Stückgutverkehr kann durch die bestehenden Verkehrsträger, die Bahn und das Straßennetz, übernommen werden. Die ebenfalls schon seit Jahrzehnten geplante Hochrheinautobahn A 98 wurde mittlerweile in Abschnitten in Angriff genommen. Bei Luttingen, östlich von Laufenburg (Baden), wurde ein bereits fertiggestelltes Teilstück für den Verkehr freigegeben. Bis zum Ende des Jahres 2005 soll der von Lörrach (A 5) kommende Verkehr über die momentan noch im Bau befindliche Autobahnbrücke unterhalb von Rheinfelden-Warmbach in die Schweiz rollen. Die nur zögerliche Verwirklichung dieses Projekts infolge knapper öffentlicher Kassen lässt erahnen, dass die immense Investition in eine Schiffbarmachung des Rheins in der Öffentlichkeit kaum glaubhaft vertreten werden könnte. Auch die von den heutigen Befürworterkreisen nach wie vor in Aussicht gestellten positiven wirtschaftlichen Auswirkungen vermögen angesichts der eben genannten Entwicklungen niemanden ernsthaft zu überzeugen. Wegen der schon erwähnten knappen öffentlichen Mittel wäre man weder in Deutschland noch in der Schweiz bereit, den Hochrhein quasi als „Geschenk“ der Allgemeinheit an die hiesige Wirtschaft dies- und jenseits des Rheins auszubauen. Eine solche Wasserstraße müsste nach dem Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit betrieben werden und erforderte daher die Erhebung von Schifffahrtsabgaben, was aber seinerseits die Hochrheinschifffahrt unrentabel und sinnlos machte. Die Wahrscheinlichkeit, dass

¹ Südkurier, 18. September 2001.

² Südkurier, 28. Mai 2002.

sich dieses Projekt zu einem volkswirtschaftlichen „Flop“ entwickeln würde, wäre immens groß.

Insbesondere die Ausführungen über den heutigen Stand der Wirtschaft im deutschen und im schweizerischen Einzugsgebiet belegen, dass auch ohne die Verwirklichung des Schifffahrtsprojekts eine dem allgemeinen Strukturwandel folgende Entwicklung am Hochrhein stattgefunden hat. Gewiss weisen die betroffenen Gebiete auch heute noch zum Teil erhebliche Strukturdefizite auf. Fraglich bleibt jedoch, ob diese mittels einer Wasserstraße behoben werden könnten. Für die deutsche Hochrheinregion stellt sich speziell die Frage, ob sich das im Vergleich zur Schweiz bestehende Struktur- und Leistungsgefälle vermindern oder überhaupt beheben ließe. Wahrscheinlicher wäre eher eine unverhältnismäßig stärkere Förderung der ohnehin günstiger ausgeprägten Standortbedingungen der schweizerischen Nachbarschaft. Über etwaige multiplikative Effekte der durch die Hochrheinschifffahrt eventuell gebotenen Frachtkostenvorteile kann aber nach wie vor nur spekuliert werden.

Im Gegensatz zu früheren Jahrzehnten dürften die Aspekte des Natur-, Landschafts- und Gewässerschutzes mittlerweile in der Öffentlichkeit sowie seitens der Politik auf wesentlich breitere Unterstützung hoffen. Die durch die Medien immer stärker ins Bewusstsein der Bevölkerung gerufene Verschmutzung der Umwelt sowie die Gewissheit, dass Trinkwasser eines Tages zu einem kostbaren Gut werden könnte, haben die allgemeine Sensibilität für derartige Themen massiv erhöht. Mit peinlicher Genauigkeit würde man gerade auch von dieser Seite aus Fragen an das Ausbauprojekt und seine beabsichtigten Folgen (Industrialisierung) stellen und Kritik vorbringen. Denn immerhin ist die landschaftliche Schönheit der Hochrheingegend mit ihrem hohen Erholungs- und Freizeitwert zu einem unverzichtbaren Standortfaktor geworden, der nicht wenigen Menschen ihr tägliches Einkommen verspricht. Hatten sich noch vor Jahrzehnten zahlreiche Städte und Gemeinden lautstark für die Schiffbarmachung des Hochrheins ausgesprochen, wären heute sicher ebenso viele bereit, für die Erhaltung der gewohnten Landschafts- und Heimatwerte einzutreten.

Ein abschließender Blick in die betriebswirtschaftliche Literatur verrät, wie sehr man sich offenbar auch in der Theorie mit der sachgerechten Beurteilung derartiger Großprojekte schwer tut. Erst in den achtziger Jahren war – ausgehend von der These David Aschauers, wonach in den USA die Verlangsamung der Produktivitätszunahme eine Folge der verschlechterten öffentlichen Infrastruktur gewesen sei – eine heftige Diskussion über die Wirkung öffentlicher Investitionen in die Infrastruktur entbrannt. Mit empirischen Untersuchungen war von unterschiedlichen Seiten versucht worden, die These Aschauers entweder zu stützen oder zu Fall zu bringen. Zu einem einhelligen Urteil war man dabei allerdings nie gelangt.¹ Als Problem wurde stets angeführt, dass die Auswirkungen einer Verkehrsinvestition kaum abgeschätzt werden könnten. So scheint etwa – wie weiter oben bereits in Bezug auf die Hochrheinschiffahrt dargelegt – die Frage nach der Bedeutung der Transportkosten nicht abschließend klärbar, weil ihnen wegen ihres geringen Anteils an den Gesamtkosten kaum irgendwelche standortbildenden Impulse zugeschrieben werden. Die Verfügbarkeit einer effizienten Verkehrsinfrastruktur an sich wird demgegenüber aber sehr wohl als eine unabdingbare Notwendigkeit mit standortbildender und entwicklungsfördernder Wirkungskraft aufgefasst.² Wird in unterstrukturierten Problemregionen mittels eines Ausbaus der Infrastruktur versucht, eine wirtschaftliche Weiterentwicklung in Gang zu setzen, muss aber zunächst ein entwicklungsfähiges Ausgangspotential vorausgesetzt werden können. Und sollte selbst ein solches vorhanden sein, so wäre der betreffenden Region mit der Infrastrukturmaßnahme allein noch lange nicht gedient, sondern sie wäre lediglich eine Facette in einem größeren Programmmzusammenhang zur Stimulierung unternehmerischer Innovations- und Expansionslust. Dies verlangte wiederum ein stärkeres Auftreten des Staates, womit wir wieder bei der eingangs gestellten Frage nach dessen Rolle im Rahmen der Wirtschaftsförderung angelangt wären.³ Fazit bleibt: Ohne Infrastruktur kann eine Gesellschaft als funktionierendes Gemeinwesen nicht existieren. Fraglich ist jedoch, in welcher Größenordnung sich derartige Investitionen bewegen, welchen tatsächlichen Nutzen sie zu erbringen vermögen und schließlich in welchem Maße sich der Staat daran finanziell wie planerisch beteiligen sollte. Zahlreiche Beispiele aus der Gegenwart führen uns gleichzeitig aber auch sehr deutlich vor Augen, dass große waghalsige Projektvorhaben nach

¹ Vgl.: Hofmann, S. 1.

² Vgl.: Witte/Voigt, S. 11/12. Vgl.: Busch/Klös, S. 24/25, 41.

³ Vgl.: Frey, René L., S. 141-143.

wie vor gerne als Instrumente der politischen Selbstdarstellung verstanden werden. Ihr Scheitern wird auf Kosten und damit zum Leidwesen der Allgemeinheit billigend in Kauf genommen.

Was aber ist von dem ursprünglich so euphorisch gefeierten und geforderten Projekt der Schiffbarmachung des Hochrheins geblieben? Während auf der deutschen Seite aus allen Entwürfen und Reinschriften der Regional- und Landesplanung die Hochrheinschifffahrt gänzlich verschwunden ist, findet sie sich in der Schweiz als mögliche Option zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. Nach wie vor bestehen die Offenhaltungsregelungen für die früher geplanten Schifffahrtsanlagen. Für heutige Betrachter mag die Geschichte des Hochrhein-ausbaus erstaunlich und unwirklich klingen. Das eigentlich Erstaunliche daran ist jedoch, wie sich aus einer bloßen Utopie ein konkretes technisches Großprojekt entwickeln konnte, das sich selbst aber derart überlebt hat, dass es letztlich wieder zur Utopie degenerierte.

QUELLEN- UND LITERATURVERZEICHNIS

Archivquellen

Gemeindearchiv Karsau

Bestand XIX. (Wasserwesen und Schifffahrt), „Die Rheingenossenschaft; Aufnahme in dieselbe. Das Flößereimonopol der Rheingenossen btr. (1830/1908)

Hauptstaatsarchiv Stuttgart (HStAS)

Bestand EA 1/105 Sitzungsberichte des Ministerrats und des Staatsministeriums 1952-1973

Bestand E 130 b „Staatsministerium 1876-1945“

Nr. 96 „Neckar-Donau-Staatsvertrag“ vom 01. Juni 1921

Nr. 101 b Bericht des Kaiserlichen Konsulats in Basel vom 19. März 1908 betreffend die Frage der Grossschifffahrt auf dem Oberrhein

Nr. 102 c Akten-Notiz über die Besprechung im Auswärtigen Amt am 01. März 1919 betreffend die Oberrheinfrage

Nr. 102 d Protokoll der Sitzung zwischen Vertretern des auswärtigen Amtes und der Badischen Regierung vom 26. Februar 1919 betr. Rheinschifffahrtsproblem

Nr. 130 Entwurf eines Gesetzes über den deutsch-schweizerischen Vertrag zwischen Strassburg-Kehl und Istein

(ohne lfd. Nr.) Abschrift Nr. II S. 960 über die Rheinschifffahrt

Nr. 269 Schreiben des Württembergischen Staatsministeriums an das Königliche Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, betr. Schiffbarmachung des Oberrheins

Wirtschaftsarchiv Hohenheim (WABW)

Bestand Y 105 „Rheinschiffahrtsverband Konstanz“

Nr. 34 Hochrheinausbau Basel-Bodensee 1939-1940

- Südkurier vom 24. Juni 1950

Nr. 124 Abgabe der schweiz. Mitglieder an den nordost-schweizerischen Verband für die Schifffahrt Rhein-Bodensee in St. Gallen 1908,

- Verbandsinternes Schreiben des Vorstandes
- Schreiben des Vorstandes der Internationalen Vereinigung für die Rheinschiffahrt an ihre schweizerischen Mitglieder vom 9. März 1908

Nr. 206 Verhandlungen mit den Regierungen und den Vertretern etc. Baden-Württemberg 1917-1953

- Schreiben des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz an die Badische Staatskanzlei in Freiburg im Breisgau vom 10. Juni 1949
- Aktennotiz über die persönliche Rücksprache mit Herrn Ministerialrat Dr. Häcker im Verkehrsministerium Stuttgart am 08. Juli 1953

Nr. 212 Korrespondenz mit Abgeordneten 1920-1957

- Schreiben des Ministers der Finanzen (Baden) an den Rheinschiffahrtsverband Konstanz vom 25. April 1929
- Schreiben des Vorsitzenden des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz Stromeyer an den Landtagspräsidenten Hermann Person vom 30. September 1948

Nr. 221 Eingaben an Ministerien und Erlasse von Ministerien 1952-1958

- General-Anzeiger Bonn, 25. September 1952
- Schreiben des Bundesverkehrsministers Seebohm an den Präsidenten des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz, Paulssen, vom 29. September 1952
- Schreiben des Präsidenten des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz, Paulssen, an Bundesverkehrsminister Seebohm vom 12. Mai 1956
- Antwort des Bundesministers Seebohm an den Präsidenten des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz, Paulssen, vom 10. Februar 1958 auf die Schreiben Paulssens vom 03. Dezember 1957 und vom 05. Februar 1958
- Niederschrift über eine Besprechung mit Herrn Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm am Montag, 31. März 1958, in Stuttgart
- Notiz über ein Gespräch von Präsident Paulssen mit Ministerialdirektor Fetzer in Stuttgart am 01. April 1958

Bundesarchiv Bern (BAR)

Bestand E 8100 (B), Bd. 11 (Rheinschiffahrt Basel-Bodensee 1927-1955),

- Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Regulierung des Rheins zwischen Basel (Istein) und Strassburg vom 6. August 1929
- Rede des Herrn Staatssekretärs Koenigs am 18. Juni 1939 anlässlich des Rheinschiffahrtstages in Konstanz
- Der Wasserverkehr und seine Zusammenarbeit mit anderen Verkehrswegen – Referat von Herrn Dr. Mutzner, Direktor des Eidg. Amtes für Wasserwirtschaft, in der ständerätlichen Kommission anlässlich ihrer Sitzung vom 2. Februar 1942 in Gstaad, S. 2
- Interpellation Scherrer, 10. Dezember 1952, S. 665-672
- Schreiben des Delegierten für Wirtschaftsfragen des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes an das Eidgenössische Amt für Verkehr – Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen vom 21. Dezember 1953

Bestand E 8100 (B), Bd. 13 (Rheinschiffahrt Basel-Bodensee 1951-1954)

- Stellungnahmen der Kantonsregierungen

Bestand E 8100 (B), Bd. 15 A (Hochrheinschiffahrt 1942-1945)

- Entwurf für den Ausbau der Rheinschiffahrtsstraße Basel-Bodensee (Mitteilungen des Amtes für Wasserwirtschaft, Nr. 35), o.O. 1942

Bestand E 8170 (D), Bd. 175 (Korrespondenzen)

- (Korrespondenzen 1959/60) Bundesminister Dr. Seeböhm zur Hochrheinschiffahrt (Auszug aus seiner Rede zur Einweihung des Kulturwehres Breisach am 21. Juni 1965)
- (Korrespondenzen 1965) Informatorische Besprechung vom 1. Juli 1965 auf dem Eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft mit Herrn Ministerialdirigent Dr. Kübler vom Innenministerium Baden-Württemberg, S. 1/2

Bestand E 8170 (D), Bd. 184 (Bodenseeregulierungen)

- Schreiben des Eidgenössischen Politischen Departements an den Bundesrat vom 12. März 1956
- Sitzung des Schweizerischen Bundesrates vom 01. Mai 1956 (Protokollauszug), Bundesratsbeschluss
- Schreiben des Schweizerischen Bundesrates an den Ministerpräsidenten des Landes Baden-Württemberg vom 12. Mai 1956
- Schreiben des Schweizerischen Bundesrates an das Auswärtige Amt vom 23. Mai 1956
- Mitbericht des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements an den Bundesrat vom 24. März 1956
- Mitbericht des Eidgenössischen Departements des Innern an den Bundesrat vom 20. März 1956
- Vernehmlassung zum Mitbericht des Justiz- und Polizeidepartementes betreffend die Wasserentnahme aus dem Bodensee (Eidgenössisches Politisches Departement) vom 16. April 1956
- Schreiben des Schweizerischen Bundesrates an den Landammann und Regierungsrat des Kantons St. Gallen vom 17. Dezember 1962

Bestand E 8170 (D), Bd. 169 (Korrespondenzen 1959/60)

- Schreiben des Innenministeriums von Baden-Württemberg an den Direktor des Eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft vom 18. März 1960

Wissenschaftliche Bibliothek des Regionalverbandes Hochrhein-Bodensee (ohne Sigel)

Bestand Hrh

Nr. 319 Schreiben des Bürgermeisters Eugen Schmidle an die Bürgermeister der Kreise Säckingen und Waldshut

Nr. 319 Begründung zur Resolution, (S. 1/2), S. 1

Nr. 319 Änderungsvorschläge zur der Begründung der Bürgermeisterresolution, S. 1-5

Nr. 319 Resolution der 131 Bürgermeister des Hochrheingebiets

Nr. 345 Auszugsweise Abschrift aus dem Staatsvertrag vom 01. April 1921 betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich. (abgedruckt in: Gedanken und Anregungen über den Hochrhein-Ausbau zur Schifffahrtsstraße nach südbadischen Gesichtspunkten, o.O. o.J. (ca. 1958))

Nr. 345 Gedanken und Anregungen über den Hochrhein-Ausbau zur Schifffahrtsstraße nach südbadischen Gesichtspunkten, o.O. o.J. (ca. 1958)

Dokumente aus Privatbesitz

Schreiben des Fischermeisters Emil Rietschle, Riedmatt, vom 02. März 1959 an das Bürgermeisteramt Karsau betr. Einspruch gegen den Kraftwerksneubau in Rheinfelden (Privatbesitz R. Steiner)

Verhandlungen des Reichstags

Protokollbände 232 (1908), 268 (1911)

Anlagebände 239 (1907), 240 (1907)

87. Sitzung, 20. März 1917

137. Sitzung vom 1. April 1908

Verhandlungen der Ersten Kammer der Stände-Versammlung, Protokollheft, 1907/1908, 13. Sitzung, 1. Mai 1908, S. 407, 428

Verhandlungen der Ersten Kammer der Stände-Versammlung, Protokollheft, 1911/12, 6. Sitzung, 22. März 1912, S. 153/154, 159

Verhandlungen der Ersten Kammer der Stände-Versammlung, Protokollheft, 1913/14, 9. Sitzung, 30. April 1914, S. 312

Verhandlungen der Ersten Kammer der Stände-Versammlung, Protokollheft, 1917, 5. Sitzung, 13. Juni 1917, S. 126/127

Verhandlungen der Ersten Kammer der Stände-Versammlung, Protokollheft, 1917/18, 14. Sitzung, 24. April 1918, S. 279

Verhandlungen der Zweiten Kammer der Stände-Versammlung des Großherzogtums Baden, Beilagenband 3, 1909/10), 115. Sitzung, 11. Juni 1910, Drucksache 87, S. 633/634, 640/641, 643-646

Gesetze/ Verordnungen

Deutschland/Baden

Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland, hrsg. v. d. Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg, Stuttgart 1984

Großherzoglich Badisches Staats- und Regierungs-Blatt, 29 Jg.(1831)

Gesetzes- und VerordnungsBlatt für das Großherzogthum Baden, 1869

Gesetzes- und Verordnungs-Blatt für das Großherzogthum Baden, 1879

Reichs-Gesetzblatt, 1911

Reichsgesetzblatt (RGBl), Teil II, 1930

Schweiz

Bundesgesetz über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte (Wasserrechtsgesetz) vom 22. Dezember 1916 (Stand: 28. Januar 2003), Bern 2003

Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999, Bern 1999

Offizielle Schriften und Gutachten

Der **Ausbau** des Hochrheins zur Großschiffahrtsstraße (Denkschrift), Teil 1, hrsg. v. Innenministerium Baden-Württemberg, o.O. 1962

Auszug aus der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung des Übereinkommens über den Schutz des Bodensees gegen Verunreinigung (vom 2. Juni 1961). In: Bundesblatt der Schweizerischen Eidgenossenschaft (1961), Bd. 1, S. 1165-1168

Die **Bedeutung** der Schifffahrt für das Deutsche Hochrheingebiet (Veröffentlichungen der Planungsgemeinschaft Hochrhein, Heft 8), hrsg. v. d. Planungsgemeinschaft Hochrhein, Säckingen 1962

Begründung der Interpellation betreffend Hochrheinschifffahrt durch Kantonsrat O. Keller

Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Frage der Schiffbarmachung des Hochrheins vom 2. März 1956, hrsg. v. Schweizerischen Bundesrat, Bern 1956

Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Fragen der Schifffahrtsverbindung Adria-Langensee, der Schiffbarmachung der Aare und der Entlastung des Verkehrsapparates durch eine Schiffbarmachung von Hochrhein und Aare vom 11. Mai 1965, hrsg. v. Schweizerischen Bundesrat, Bern 1965

Bericht über die Frage der Freihaltung der Wasserstraßen, hrsg. v. Schweizerischen Bundesrat, Bern 1987

Bericht des Regierungsrates des Kantons St. Gallen an den Großen Rat über den Stand des Hochrheinschifffahrtsprojektes (vom 09. April 1963), hrsg. v. Regierungsrat des Kantons St. Gallen, St. Gallen 1963

Bischof, Otto: Die Schiffbarmachung des Hochrheins. Entwicklung und gegenwärtiger Stand der Hochrheinfage. In: Viertel-Jahres-Bericht, 1958, Nr. 1, hrsg. v. d. Planungsgemeinschaft Hochrhein, S. 4-15

Bischof, Otto: Der Hotzenwald – Vom Notstand zum Wohlstand? In: Der Kreis Waldshut, Stuttgart 1975, S. 114-123

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Revision der Bundesverfassung (Gesetzgebung über die Schifffahrt). In: Bundesblatt der Schweizerischen Eidgenossenschaft (1917), Bd. 4, S. 296-314

Buchwald, Konrad: Die voraussichtlichen Auswirkungen der Schiffbarmachung des Hochrheins auf die Hochrhein- und Bodenseelandschaft. In: Veröffentlichungen der Landesstelle für Naturschutz und Landschaftspflege Baden-Württemberg, 30 Jg.(1962), S. 217-225

Bundesbeschluss betreffend die Aufnahme eines Art. 24ter in die Bundesverfassung (Schifffahrt). In: Bundesblatt der Schweizerischen Eidgenossenschaft (1918), Bd. 4, S. 678/679

Bundesbeschluss betreffend die Aufnahme eines Art. 24ter in die Bundesverfassung (Schifffahrt). In: Bundesblatt der Schweizerischen Eidgenossenschaft (1919), Bd. 1, S. 301/302

Bundesbeschluss betreffend die Genehmigung des Übereinkommens über den Schutz des Bodensees gegen Verunreinigung (vom 28. September 1961), S. 2/3, abgedruckt in: Bericht des Regierungsrates des Kantons St. Gallen an den Großen Rat über den Stand des Hochrheinschifffahrtsprojektes (vom 09. April 1963), hrsg. v. Regierungsrat des Kantons St. Gallen, St. Gallen 1963 (Anhang des Berichts)

Diskussionsforum Ständerat Dr. W. Rohner anlässlich der Behandlung der Motion Obrecht betr. Aareschifffahrt im Ständerat (19. Dezember 1962)

Eberle, Rudolf: Wirtschaftliche Entwicklungsbedingungen im Landkreis Waldshut. In: Der Kreis Waldshut, Stuttgart 1975, S. 265-276

Entwicklungsziele für die Region Hochrhein-Bodensee (Region-Aktuell, Bd. 6), hrsg. v. Regionalverband Hochrhein-Bodensee, Waldshut-Tiengen 1977

Ergänzender Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Bericht vom 11. Mai 1965 über die Fragen der Schifffahrtsverbindung Adria-Langensee, der Schiffbarmachung der Aare und der Entlastung des Verkehrsapparates durch eine Schiffbarmachung von Hochrhein und Aare (vom 30. Juni 1971), hrsg. v. Schweizerischen Bundesrat, Bern 1971

Fries, Walter: Schifffahrt auf dem Hochrhein? Eine Stellungnahme des Naturschutzes. In: Veröffentlichungen der Landesstelle für Naturschutz und Landschaftspflege Baden-Württemberg, 30 Jg.(1962), S. 164-216

Generalverkehrsplan 1965 – Baden-Württemberg (Textteil), hrsg. v. Innenministerium Baden-Württemberg, Stuttgart o.J.

Generelles Projekt 1976. Ausbau des Hochrheins zur Großschifffahrtsstraße Aaremündung-Basel, hrsg. v. Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr, Stuttgart 1979

Grundsätze für die Aufbringung der Kosten der Verkehrswege, hrsg. v. Bundesministerium für Verkehr, Bielefeld 1954

Gutachten über die Ausbauwürdigkeit künstlicher Wasserstraßen, hrsg. v. Bundesminister für Verkehr, Bonn 1952

Hochrheinschifffahrt bis zum Bodensee. Interpellation im Grossen Rat des Kantons St. Gallen (Ständerat Rohner), Wortlaut der Interpellation sowie Begründung, S. 1-3

Huber, Tilmann: Der Ausbau des Hochrheins für die Großschifffahrt zwischen Rheinfelden und Waldshut. Eine Bestimmung des möglichen Transportaufkommens unter gegenwärtigen Verhältnissen, hrsg. v. IFO-Institut für Wirtschaftsforschung, München 1973

Das **integrierte** Rheinprogramm – Hochwasserschutz und Auerenaturierung am Oberrhein, hrsg. v. d. Gewässerdirektion Südlicher Oberrhein, Lahr 1997

Interpellation Dr. Rohner betreffend Hochrheinschifffahrt bis zum Bodensee. Grosser Rat des Kantons St. Gallen, Ordentliche Herbstsession 1962, TO 53

Interpellation O. Keller vom 3. Dezember 1962 (Wortlaut)

Jahresbericht 1967, hrsg. v. d. IHK Hochrhein, o.O. o.J. (ca. 1968)

Jahresbericht 1979, hrsg. v. d. Aargauischen Industrie- und Handelskammer, Aarau 1980

Jahresbericht 1985, hrsg. v. d. Aargauischen Industrie- und Handelskammer, Aarau 1986

Der **Kanton** Thurgau und die Frage der Hochrheinschifffahrt bis in den Bodensee. Antwort des Regierungsrates vom 17. Januar 1963 auf die Interpellation von Kantonsrat Otto Keller, Arbon

Kühn, Erich: Denkschrift zur Frage der Schiffbarmachung von Hochrhein und Bodensee. In: Deutscher Rat für Landespflege, (1965), Heft 3, S. 7-21

Lambert, Walther: Verkehrswissenschaftliche Untersuchung über die Schiffbarmachung des Hochrheins. In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 33 Jg.(1962), Heft 1, S. 34-59

Landesentwicklungsbericht 1975, hrsg. v. Innenministerium Baden-Württemberg, Stuttgart o.J.

Der **Landkreis** Konstanz (Amtliche Kreisbeschreibung, Bd. 4), hrsg. v. Landratsamt Konstanz, Sigmaringen 1984

Leible, Otto: Der Landkreis Lörrach. In: Der Kreis Lörrach, hrsg. v. Landratsamt Lörrach, Stuttgart 1980, S. 193-206

Merkert-Ohlheiser: Die Hochrheinkanalisation, hrsg. v. d. Bundesbahndirektion Karlsruhe, o.O. 1962, S. 9/10

Note der Deutschen Gesandtschaft vom 28. Oktober 1938 (B 2073), abgedruckt in: Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Frage der Schiffbarmachung des Hochrheins (vom 2. März 1956), S. 76/77

Note des Politischen Departements (C. 13.230 – PA), abgedruckt in: Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Frage der Schiffbarmachung des Hochrheins (vom 2. März 1956), S. 80

Nothelfer, Norbert: Der Landkreis Waldshut – Zustand und Zuständigkeit. In: Der Kreis Waldshut, Stuttgart 1975, S. 189-207

Orth, Jürgen: Wirtschaftsstruktur. In: Der Landkreis Lörrach, Bd. 1, hrsg. v. d. Landesarchivdirektion Baden-Württemberg und dem Landkreis Lörrach, Sigmaringen 1993, S. 321-323

Person, Hermann: ...und dunte ruuscht d'r Rhii – 30 Jahre Hochrheinpolitik, o.O. o.J. (ca. 1980)

Pläne-Programme-Projekte. In: Informationsblatt 1970, Nr. 1, hrsg. v. d. Planungsgemeinschaft Hochrhein, S. 1-15

Planungsgemeinschaft Hochrhein Säckingen: Informationsblätter, 1-2(1973)

Regionalplan 2000 (Entwurf), hrsg. v. Regionalverband Hochrhein-Bodensee, Waldshut-Tiengen o.J. (ca. 1994)

Resolution der Planungsgemeinschaft Hochrhein zur Frage der Schiffbarmachung des Hochrheins (vom 05. Dezember 1957), o.O. 1957

Resolution der Planungsgemeinschaft Hochrhein (vom 17. April 1959), hrsg. v. d. Planungsgemeinschaft Hochrhein, o.O. 1959

Die **Schiffbarmachung** des Hochrheins – Projekt 1961, hrsg. v. Regierungspräsidium Südbaden, Freiburg 1964

Schmitt, Alfons: Die wirtschaftliche Bedeutung der Kanalisierung des Hochrheins oberhalb Rheinfeldens (Teil 1). In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 32 Jg. (1961), Heft 3, S. 125-158

Ders.: Die wirtschaftliche Bedeutung der Kanalisierung des Hochrheins oberhalb Rheinfeldens (Teil 2). In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 32 Jg. (1961), Heft 4, S. 224-238

Ein **starkes** Stück Land – Kreis Waldshut, hrsg. v. Landratsamt Waldshut, Waldshut-Tiengen 2003

Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1954, hrsg. v. Eidgenössischen Statistischen Amt, Basel 1955

Statistisches Jahrbuch der Schweiz 2004, hrsg. v. Bundesamt für Statistik, Zürich 2004

Stein, Erwin: Staats- und völkerrechtliches Gutachten über die Rechtsverhältnisse des Hochrheins. In: Deutscher Rat für Landespflege, (1965), Heft 3, S. 23-30

Stellungnahme zum Generalverkehrsplan '74 Baden-Württemberg (Region-Aktuell, Nr. 1), hrsg. v. Regionalverband Hochrhein-Bodensee, o.O. o.J. (ca. 1975)

Struktur- und Entwicklungsprobleme der Region Hochrhein-Bodensee von bundespolitischem Interesse (Region-Aktuell, Nr. 3), hrsg. v. Regionalverband Hochrhein-Bodensee, o.O. 1975

Völker, Helmut: Hochrheinschiffahrt und Reinhaltung des Wassers (Verbandsschrift, Nr. 60), hrsg. v. Nordostschweizerischen Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee, St. Gallen 1962

Zehn Jahre Baden-Württemberg (Statistische Monatshefte Baden-Württemberg, Nr. 4/5), hrsg. v. Statistischen Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart 1962

Geschäfts- und Jahresberichte der IHK Hochrhein

Beiträge aus der Zeitschrift „Die Rheinquellen“ bzw. „Strom und See“

(Hinweis: Die Zeitschrift „Die Rheinquellen“ als Informationsorgan des Vereins für die Schifffahrt auf dem Oberrhein (Basel) erschien von 1 Jg.(1906) bis 37 Jg.(1942). Die Schriftenreihe wurde unter dem Titel „Strom und See“ fortgesetzt.)

Aare-Hochrhein geht an SRN-Alpina über. In: Strom und See, 87 Jg.(1992), Nr. 6, S. 193/194

Auflösung des Rheinschiffverkehrsverbandes Konstanz e.V.. In: Strom und See, 90 Jg.(1995), Nr. 7, S. 209

Zum **Ausbau** des Oberrheins. In: Die Rheinquellen, 20 Jg.(1925), S. 136-138

Für den **Ausbau** des Hochrheins. In: Strom und See, 65 Jg.(1970), Nr. 5, S. 113

Baden und die Reichsprojekte am Oberrhein. In: Die Rheinquellen, 12 Jg.(1917), S. 125

Baden und der Oberrhein. In: Die Rheinquellen, 14 Jg.(1919), S. 29/30

Beiträge und Vorschläge für den Ausbau der Staustufe Rheinfelden. In: Die Rheinquellen, 45 Jg.(1950), S. 110/111

Bericht über die Arbeitsausschuss-Sitzung des Rheinschiffverkehrsverbandes Konstanz am 18. Juni 1917. In: Die Rheinquellen, 12 Jg.(1917), S. 103-114

Bodensee-Nordsee! In: Die Rheinquellen, 2 Jg.(1907), Heft 10, S. 105-107

Bodensee-Nordsee! In: Die Rheinquellen, 2 Jg.(1907), Heft 10, S. 118-120

Breitenmoser, Albin: Warum der Bundesrat an der Konzession Rheinau festhielt. In: Strom und See, 47 Jg.(1952), Nr. 1, S. 12/13

Ders.: Bundesrat und Nationalrat beantragen Ablehnung der Rheinau-Initiative. In: Strom und See, 49 Jg.(1954), Nr. 7, S. 190/191

Ders.: Der Nationalrat nimmt zustimmend Kenntnis vom Bericht des Bundesrates über die Frage der Schiffbarmachung des Hochrheins (Vorwort). In: Strom und See, 52 Jg.(1957), Nr. 3, S. 82-85

Ders.: Die Frage des Etappenausbaus des Hochrheins bereits auf höherer Ebene diskutiert. In: Strom und See, 57 Jg.(1962), Nr. 2, S. 48/49

Ders.: Die Industrie meldet sich am Hochrhein. In: Strom und See, 71 Jg.(1976), Nr. 1, S. 19/20

Ders.: Der Transhelvetische Kanal soll nicht abgeschrieben werden. In: Strom und See, 73 Jg.(1978), Nr. 7, S. 214/215

Bundesrat Celio in St. Gallen. In: Die Rheinquellen, 36 Jg.(1941), S. 46

Der **Bundesrat** zur Frage der Schiffbarmachung des Hochrheins. In: Strom und See, 47 Jg.(1952), Nr. 12, S. 212-214

Der **Bundesrat** bekennt sich weiterhin zur Rheinschiffahrt. In: Strom und See, 80 Jg.(1985), Nr. 6, S. 180/181

Deutsch-schweizerische Wasserwirtschaftsfragen. In: Die Rheinquellen, 26 Jg. (1931), Nr. 10, S. 142-144

Deutschlands Wasserstraßenprogramm. In: Die Rheinquellen, 35 Jg.(1940), S. 66

Doka, Carl: Die Stromstrecke Basel-Bodensee im europäischen Stromgebietsrecht. In: Die Rheinquellen, 22 Jg.(1927), Heft 4, S. 68-70

Eckert, Wilhelm: Baden und der Hochrheinausbau. In: Strom und See, 46 Jg. (1951), Nr. 7, S. 161-164

ab **Egg**, André: Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Hafens von Genua für die Schweiz. In: Strom und See, 45 Jg.(1950), S. 21/22

Einsatz für Wasserstraßen – Interview mit Max Markgraf von Baden. In: Strom und See, 90 Jg.(1995), Nr. 7, S. 209

Die **Enquête** zur Begutachtung der Schifffahrt zwischen Basel und dem Bodensee. In: Die Rheinquellen, 25 Jg.(1930), S. 87

Der letzte **Entscheid** über Rheinau ist gefallen. In: Strom und See, 49 Jg.(1954), Nr. 12, S. 565/566

Zum **Ergebnis** der Konferenz um Rheinau. In: Strom und See, 47 Jg.(1952), Nr. 4, S. 64/65

Die **Forderungen** der Schweiz betr. die Schifffahrt. In: Die Rheinquellen, 14 Jg. (1919), S. 36

Die **Fortsetzung** der Rheinschiffahrt von Straßburg nach Basel und nach dem Bodensee vor den Schweizerischen Bundesbehörden. In: Die Rheinquellen, 9 Jg. (1914), Heft 4, S. 110/111

Freis, Inge: Hochrheinausbau dringender als je zuvor. In: Strom und See, 76 Jg. (1981), Nr. 7, S. 216

Frey, Jean Richard: Der badische Landtag und die Rheinschiffahrt. In: Die Rheinquellen, 3 Jg.(1908), Heft 8, S. 68

Ders.: Die Rheinschifffahrt in der Kriegszeit. In: Die Rheinquellen, 34 Jg.(1939), Nr. 10, S. 157-161

Ders.: Zum Hinschied von Ingenieur Dr. h. c. Rudolf Gelpke. In: Die Rheinquellen, 35 Jg.(1940), S. 174-176

Gelpke, Rudolf: Die Rheinschifffahrt in der Nationalratssession vom 1. April 1908. In: Die Rheinquellen, 3 Jg.(1908), Nr. 4, S. 45-52

Ders.: Die Rheinschifffahrtsfrage Basel-Konstanz in der Badischen Ständerversammlung. In: Die Rheinquellen, 5 Jg.(1910), S. 34-39

Ders.: Die Oberrheinschifffahrt in der badischen Zweiten Kammer. In: Die Rheinquellen, 5 Jg.(1910), S. 89-92

Gemeinsame Tagung des Rheinschifffahrtsverbandes Konstanz e.V., Konstanz und des Nordostschweiz. Verbandes für Schifffahrt Rhein-Bodensee, St. Gallen, in Säkingen. In: Die Rheinquellen, 31 Jg.(1936), Nr. 4, S. 151-154

Gründung des Südwestdeutschen Kanalvereins. In: Die Rheinquellen, 11 Jg. (1916), S. 180/181

Gutachten des Preisgerichts für den öffentlichen Wettbewerb zur Gewinnung von Entwürfen für die Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis in den Bodensee. In: Die Rheinquellen, 15 Jg.(1920), S. 82-98

II. Hauptversammlung der Rheinschifffahrtsvereinigung Konstanz. In: Die Rheinquellen, 5 Jg.(1910), S. 92-104

Hautle, A.: Über die rechtlichen Untelagen der Rheinschifffahrt und die Ziele des nordostschweizerischen Verbandes. In: Die Rheinquellen, 3 Jg.(1908), Heft 4, S. 30-35

Ders.: Der Hochrhein in der schweizerischen Wasserstraßenpolitik. In: Die Rheinquellen, 30 Jg.(1935), Heft 8, S. 165-168

Heimatschutz und Oberrheinausbau (Stufe Rheinau). In: Die Rheinquellen, 27 Jg. (1932), S. 70-72

Himmelsbach, G.: Der Ausbau der Wasserstraße Basel-Bodensee. In: Die Rheinquellen, 34 Jg.(1939), S. 98-108

Die **Hochrheinschifffahrt** vom Bundesrat anerkannt. In: Strom und See, 51 Jg. (1956), S. 195/196

Hochrheinschifffahrt – Entgegnung der Verbände. In: Strom und See, 57 Jg. (1962), Nr. 4, S. 10/11

Hochrheinschifffahrt – Deutsche Stellungnahme. In: Strom und See, 59 Jg. (1964), Nr. 3, S. 103

Hochrheinschiffahrt – Hochrheinschiffahrt bis Waldshut? In: Strom und See, 59 Jg.(1964), Nr. 4, S. 126

Hochrheinschiffahrt – Bonn: Zurzeit nur Ausbau bis Waldshut spruchreif. In: Strom und See, 60 Jg.(1965), Nr. 7/8, S. 238

Internationaler Arbeitsausschuß (Sitzung vom 09. Oktober 1911). In: Die Rheinquellen, 6 Jg.(1911), S. 238-243

Internationaler Rheinschiffahrtsverband Konstanz. In: Die Rheinquellen, 6 Jg. (1911), S. 253/254

Internationaler Rheinschiffahrtsverband Konstanz. In: Die Rheinquellen, 7 Jg. (1912), S. 64-66

Internationaler Wettbewerb Basel-Bodensee. In: Die Rheinquellen, 15 Jg. (1920), S. 50/51

Keller, J.: Die künftige Großschiffahrt von Basel in den Bodensee und deren mutmassliche Einwirkung auf die dem Rhein benachbarten Gebiete in wirtschaftlicher Hinsicht. In: Die Rheinquellen, 8 Jg.(1913), S. 65-73

Bis **Klingnau** oder bis zum Bodensee? In: Strom und See, 74 Jg.(1979), Nr. 3, S. 83

Krucker, Hans: Badisch-schweizerischer Rhein, Hochrhein, Jurarhein. In: Die Rheinquellen, (1931), Nr. 9, S. 140/141

Ders.: Zur Hochrheinschiffahrt. Ein notwendiger Rückblick. In: Strom und See, 50 Jg.(1955), S. 122-124

Moser, Fritz: Die Oberrheinschiffahrt im Mittelalter. In: Die Rheinquellen, (1931), Nr. 3, S. 39-42

Mutzner, C.: Über Ausbau und Betrieb der Rheinschiffahrtsstraße Basel-Bodensee. In: Die Rheinquellen, 36 Jg.(1941), Nr. 4, S. 77-93

Der **Nationalrat** nimmt zustimmend Kenntnis vom Bericht des Bundesrates über die Frage der Schiffbarmachung des Hochrheins. In: Strom und See, 52 Jg.(1957), Nr. 3, S. 82-85

Aus der **nationalrätlichen** Debatte über den Bericht des Bundesrates zur Frage der Schiffbarmachung des Hochrheins. In: Strom und See, 52 Jg.(1957), Nr. 5, S. 127-130, 170-175

Die **Neuprojektierung** der Wasserstraße Basel-Bodensee. In: Die Rheinquellen, 35 Jg.(1940), S. 58-62

Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee. In: Die Rheinquellen, 19 Jg.(1924), S. 42-44

Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee: Protokoll über die Sitzung des Zentralausschusses des NOS-V vom 30. Juni 1939. In: Die Rheinquellen, 34 Jg.(1939), S. 132/133

Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee: Protokoll über die Zentralausschuss-Sitzung vom 27. Oktober 1942. In: Die Rheinquellen, 37 Jg. (1942), (S. 71/72), S. 71

Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee. Ostschweizerische Kundgebung für Kraftwerk Rheinau und Hochrheinschifffahrt (3. Februar in St. Gallen). In: Strom und See, 47 Jg.(1952), Nr. 2, S. 25/26

Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee. In: Strom und See, 51 Jg.(1955), Nr. 4, S. 173-176

Person, Hermann: Der deutsche Standpunkt zur Hochrheinschifffahrt. In: Strom und See, 66 Jg.(1971), Nr. 7/8, S. 207/208

Neues **Präsidium** im Rheinschifffahrtsverband Konstanz. In: Strom und See, 76 Jg.(1981), Nr. 6, S. 182/183

Programm für den öffentlichen Wettbewerb zur Gewinnung von Entwürfen für die Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis in den Bodensee. In: Die Rheinquellen, 8 Jg.(1913), S. 151-156

Protokoll der Zentralausschuss-Sitzung des Nordostschweizerischen Schifffahrtsverbandes vom 22. Juli 1916. In: Die Rheinquellen, 11 Jg.(1916), S. 135-137

Revision der Bundesverfassung (Gesetzgebung über die Schifffahrt). In: Die Rheinquellen, 13 Jg.(1918), S. 73-94

Rheinau, Rheinfall, Naturschutz. In: Strom und See, 46 Jg.(1951), Nr. 6, S. 136

Rheinprobleme Strassburg-Bodensee: In: Die Rheinquellen, 20 Jg.(1925), S. 112-114

Rheinschifffahrt und Heimatschutz. In: Die Rheinquellen, 34 Jg.(1939), S. 165/166

Die **Rheinschifffahrt** zum Bodensee im schweizerischen Arbeitsbeschaffungsprogramm. In: Die Rheinquellen, 35 Jg.(1940), S. 62/63

Rheinschifffahrtstag Konstanz. In: Die Rheinquellen, 34 Jg.(1939), S. 111-114

Rheinschifffahrtsverband Konstanz und Rheinregulierungsprojekt. In: Die Rheinquellen. 5 Jg.(1910), S. 124/125

Rheinschifffahrtsverband Konstanz. In: Die Rheinquellen, 12 Jg.(1917), S. 22-24

Rheinschiffahrtsverband Konstanz. In: Die Rheinquellen, 14 Jg.(1919), S. 27-29

Rheinschiffahrtsverband Konstanz: Moderne deutsche Verkehrspolitik. In: Die Rheinquellen, 29 Jg.(1934), S. 77

Schaffhausen In: Die Rheinquellen, 4 Jg.(1909), S. 204

Die **Schiffahrt** auf dem Oberrhein und die Kammern der badischen Landstände. In: Die Rheinquellen, 9 Jg.(1914), S. 102-106

Die **Schiffahrtsstraße** Basel-Bodensee. Technische Gestaltung – Baukosten. In: Die Rheinquellen, 37 Jg.(1942), Nr. 3, S. 33/34

Schlussfolgerungen des Bundesrates im Rheinau-Entscheid. In: Strom und See, 47 Jg.(1952), Nr. 7, S. 111/112

Schluss-Strich unter Rheinau? In: Strom und See, 47 Jg.(1952), Nr. 1, S. 14

Schweizerische Binnenschiffahrt: eine Notwendigkeit. In: Strom und See, 79 Jg. (1984), Nr. 6, S. 179/180

Der **Schweizerische** Bundesrat und die Binnenschiffahrt. In: Die Rheinquellen, 12 Jg.(1917), S. 162-168

Schweizerischer Rhône-Rhein-Schiffahrtsverband. In: Die Rheinquellen, 36 Jg. (1941), S. 51-57

Seeböhm, Hans-Christoph: Der Hochrhein eine Aufgabe des nächsten Jahrzehnts. In: Strom und See, 54 Jg.(1959), Nr. 5, S. 123-125

Sitzung der technischen Kommission des internationalen Rheinschiffahrtsverbandes. In: Die Rheinquellen, 6 Jg.(1911), S. 251/252

Der **Stand** der schweizerischen Schiffahrtspläne. In: Die Rheinquellen, 39 Jg. (1944), S. 25/26

Stellung der württembergischen Regierung zu dem Projekt der Rhein-Bodenseeregulierung. In: Die Rheinquellen, 6 Jg.(1911), S. 108/109

Die **umstrittene** Änderung der Verfassung des Kantons Thurgau. In: Strom und See, 69 Jg.(1974), Nr. 9

Die **Veranstaltung** eines internationalen Wettbewerbs zur Gewinnung von Entwürfen über die Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis in den Bodensee (Fassung vom 17. Oktober 1911). In: Die Rheinquellen, 7 Jg.(1912), S. 125-130

Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein (Basel) – XV. Jahresbericht vom 26. Juni 1920. In: Die Rheinquellen, 15 Jg.(1920), S. 28-37

Die beiden **Verfassungsinitiativen** betreffend Rheinau und Konzessionsbefugnisse an Grenzgewässern. In: Strom und See, 47 Jg.(1952), Nr. 10, S. 173

Vernehmlassung der SSV – Freihaltung des Hochrheins, aber nicht der Aare. In: Strom und See, 80 Jg.(1985), Nr. 2, S. 36/37

Zur **Wahl** des Herrn Rufolf Gelpke in den schweizerischen Nationalrat. In: Die Rheinquellen, 12 Jg.(1917), S. 30/31

Die **wirtschaftliche** Begründung der Rheinschiffahrt von Straßburg bis zum Bodensee. In: Die Rheinquellen, 9 Jg.(1914), Heft 6, S. 153-189

Widerrecht, L.: Wasserstraßen und Eisenbahn. In: Die Rheinquellen, 22 Jg.(1927), Heft 5, S. 81-90

Wirtschaftliche Erhebungen Basel-Bodensee. In: Die Rheinquellen, 24 Jg.(1929), Nr. 5, S. 105/106

Wyss, Fritz: Der Rheinausbau oberhalb St. Goar und der Stand der schweizerischen Schiffahrtsprojekte Ende 1982. In: Strom und See, 77 Jg.(1982), Nr.7, S. 208-212

Die **Zentralisation** der Schiffahrts-Gesetzgebung in der Schweiz. In: Die Rheinquellen, 13 Jg.(1918), S. 137-139

Zurückhaltung des Bundesrates gegenüber der Hochrheinschiffahrt. In: Strom und See, 78 Jg.(1983), Nr. 6, S. 154/155

Die **zweite** Wasserverbindung der Schweiz mit dem Meer. In: Die Rheinquellen, 35 Jg.(1940), Nr. 2, S. 25-29

Außerdem wurden herangezogen: Jahres-, Geschäftsberichte, Berichte und Protokolle über Jahres- und Generalversammlungen sowie Ausschusssitzungen des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz, des Nordostschweizerischen Verbandes für Schiffahrt Rhein-Bodensee sowie des Vereins für die Schiffahrt auf dem Oberrhein (Basel)

Sonstige Literatur

Adolf Ogi zur Schweizer Verkehrspolitik. In: Wirtschaft im Südwesten, (1994), Nr. 10, S. 21/22

Allgemeine deutsche Real-Encyclopädie für die gebildeten Stände (Conversations-Lexikon), 12 Bd., 11 Aufl., Leipzig 1867

Ammann, Hektor: Die wirtschaftliche Bedeutung der Schweiz im Mittelalter (Sonderdruck), Düsseldorf 1927

Wer hat **Angst** vor leisen Kähnen? Hrsg. v. d. Zentralstelle der schweizerischen Binnenschifffahrt, o.O. o.J. (ca. 1986)

Bächthold, Kurt: Schaffhausen zum Ausbau des Hochrheins. In: Das Bodensee-buch, 37 Jg.(1960), S. 211-216

Barsch, Dietrich: Das Hochrheingebiet und das Problem der Hochrheinschifffahrt. In: Jahrbuch des Vereins zum Schutze der Alpenpflanzen und -tiere e.V., 33. Jg. (1968), S. 29-68

Bericht der Aargauischen Handelskammer an den Aargauischen Handels- und Industrieverein über das Jahr 1965, Aarau 1966

Bertelmann, Helmut: Die Anfänge der Industrialisierung im Lörracher Raum. In: Das Markgräflerland (1981), Nr. 2, S. 187-230

Bohrmann, Adolf: Die Bedeutung des Rheins für die Schweiz, Diss. Köln 1924

Borel, Gustav: Zur Schiffbarmachung des Hochrheins. In: Internationales Archiv für Verkehrswesen, 8 Jg.(1956), Nr. 19, S. 432-439

Braun, Hans: 20 Jahre Rheinschiffahrtsverband Konstanz – Rückblick, o.O. o.J. (ca. 1927)

Braun, Hans: Aus der Geschichte des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz e.V. In: Gedenkschrift zum 25jährigen Bestehen des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz 1907-1932, hrsg. v. Rheinschiffahrtsverband Konstanz, o.O. o.J. (ca. 1932), S. 9-29

Braun Hans: Überblick über die Geschichte des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz. In: Hönn, Karl: Der Hochrhein von Konstanz bis Basel, Konstanz 1932, S. 90-96

Breitenmoser, Albin: Stellungnahmen zur Gesamtverkehrskonzeption GVK-CH. Reaktionen aus der schweizerischen Rheinschifffahrt auf die GVK-CH. In: Schweizerischen Zeitschrift für Verkehrswirtschaft, 34 Jg.(1979), Heft 2, S. 8-10

Brogle, Felix: Die Flösserei der oberrheinischen Gebiete Laufenburg-Basel, Diss. Basel 1952

Bubel, Heinz: Zweigleisiger Ausbau der Hochrheinstrecke Basel-Waldshut. In: Heimat am Hochrhein, 10 Jg.(1985), S. 99-102

Bürgi, Paul: Die Bedeutung für die Ostschweiz. In: Das Projekt für die Schiffbarmachung des Hochrheins. Eine kontradiktorische Auseinandersetzung in der „Neuen Zürcher Zeitung“, o.O. 1963, S. 40-48

Ders.: Förderung St. Gallens durch aktive Verkehrspolitik. In: Die aufstrebende Nordostschweiz – Unsere Aufgabe, hrsg. v. d. Freisinnig-demokratischen Partei der Stadt und des Bezirks St. Gallen, St. Gallen o.J., (ca. 1963), S. 25-39

Bundespräsident Calonder: Geleitwort. In: Das Schweizerland, 4 Jg.(1917/18), Nr. 10, S. 481-486

Burmeister, Karl Heinz: Der Bodensee in der Vorarlberger Verkehrspolitik im 19. Jahrhundert. In: Zeitschrift für Württembergische Landesgeschichte, 49 Jg. (1960), S. 229-235

Busch, Berthold; **Klös**, Hans-Peter: Potentialfaktor Infrastruktur. Ökonomische Bedeutung und privatwirtschaftliches Engagement (Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialpolitik, Bd. 222), hrsg. v. Institut der deutschen Wirtschaft Köln, Köln 1995

Christaller, Hans: Reinhaltung des Bodensees und Hochrheinschiffahrt. In: Die Wasserwirtschaft, 54 Jg.(1964), S. 122-126

Deischl, E.: Die Kanalprojekte im süddeutschen Raum (Verkehrspolitische Studien), o.O. 1950

Disch, Friedrich: Studien zur Kulturgeographie des Dinkelbergs (Forschungen zur deutschen Landeskunde, Bd. 192), hrsg. v. Zentralausschuß für deutsche Landeskunde, Bonn-Bad Godesberg 1971

Einsle, Ulrich: Wie stark ist der Bodensee gefährdet? In: Baden-Württemberg, 20 Jg.(1973), Heft 2, S. 65

Elsässer, Gerhard: Das Verkehrsproblem im Siedlungsraum und Wirtschaftsgebiet Hochrhein/Südschwarzwald zwischen den Bundesstraßen 317, 31, 27, 314 und 34 unter besonderer Berücksichtigung der Agrarstruktur, Diss. Hohenheim 1957

Ender, Otto: Vom österreichischen Rheinschiffahrtshafen über den Hochrhein führt der einzige direkte Wasserweg Österreichs zum Weltmeer. In: Vom Meer zum Bodensee, hrsg. v. Karl August Walther, Olten 1957, S. 127

Etter, A.: Aus den Anfängen der Schifffahrt auf dem Untersee und Rhein. In: Bodensee-Hefte, 16 Jg.(1965), Heft 6, S. 35-37

Fauquex, Frédéric: Das Anliegen der West-Schweiz. In: Das Projekt für die Schiffbarmachung des Hochrheins. Eine kontradiktorische Auseinandersetzung in der „Neuen Zürcher Zeitung“, o.O. 1963, S. 67-73

Feuchte, Paul: Verfassungsgeschichte von Baden-Württemberg (Veröffentlichungen zur Verfassungsgeschichte von Baden-Württemberg seit 1945, Bd. 1), Stuttgart 1983

Fourastié, Jean: Die große Hoffnung des 20. Jahrhunderts, Köln 1954

Frey, Jean Richard: Die Rheinschiffahrt Basel-Bodensee. In: Süddeutsche Wasserstraßen, 16 Jg.(1940), Heft 3, S. 76/77

Ders.: Hochrhein und Bodensee. In: Das Bodenseebuch, 30 Jg.(1943), S. 107-111

Ders.: Die Rheinschiffahrt von Basel bis zum Bodensee, Rüslikon 1947

Frey, René L.: Die Infrastruktur als Mittel der Regionalpolitik (Publikationen des Schweizerischen Nationalfonds aus den Nationalen Forschungsprogrammen, Bd.1), Bern 1979

Frick, Simon: Die Voraussetzungen zur Verwirklichung der Hochrheinschiffahrt. In: Österreichische Wasserwirtschaft, 13 Jg.(1961), Heft 8/9, S. 201-209

Die **Friedensbedingungen** der Alliierten und Assoziierten Regierungen, Berlin 1919

Fuchs, Rudolf: Die Oberrheinfrage. In: Metz, Friedrich (Hrsg.): Beiträge zur Oberrheinischen Landeskunde, Breslau 1927, S. 7-20

Für und Wider den Hochrhein-Ausbau. Ein heiß umstrittenes Projekt im Spiegel gegenteiliger Ansicht – Baldige, grundsätzliche Entscheidung notwendig. In: Baden-Württemberg, 10 Jg.(1961), Heft 3, S. 22-26

Geering, Traugott: Wirtschaftskunde der Schweiz, 5. Aufl., Zürich 1914

Gelpke, Rudolf: Die Schiffbarmachung des Badisch-Schweizerischen Rheines, Goldach 1909

Gemmert, Franz Josef: Schweizerisch-deutsche Wirtschaftsverflechtung am Hochrhein. In: Alemannisches Jahrbuch 1960, S. 262-273

Geschäftsbericht 1971/72. In: Planungsgemeinschaft Hochrhein (Hrsg.): Informationsblätter (1972), Nr. 2, S. 25

Gothein, Eberhard: Zur Geschichte der Rheinschiffahrt. In: Westdeutsche Zeitschrift für Geschichte und Kunst, 14. Jg.(1895), S. 231-256

Graf, Konrad: Der Standpunkt der Gegner. In: Das Projekt für die Schiffbarmachung des Hochrheins. Eine kontraktitorische Auseinandersetzung in der „Neuen Zürcher Zeitung“, o.O. 1963, S. 49-55

Grundfragen zur Hochrheinschiffahrt, hrsg. v. Nordostschweizerischen Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee, St. Gallen 1963

Haas, Fritz: Die Najadenfauna des Oberrheins von Diluvium bis zur Jetztzeit, Diss. Heidelberg 1910

Haerry, A.: Zur Geschichte der schweizerischen Binnenschifffahrt. In: Schweiz-land, 4 Jg.(1917/18), Bd. 2, Heft 10, S. 519-526

Hartmann, Alfons: Der Hochrheinausbau als Schifffahrtsstraße im Blickfeld der oberrheinischen Wirtschaft. In: Vom zum Bodensee, hrsg. v. Karl August Walther, Olten 1957, S. 225-227

Herbster, Karl: Die Fischerei im Hochrhein zwischen Laufenburg und Basel. In: Badische Heimat, 19 Jg.(1932), Heft „Hochrhein und Hotzenwald“, S. 91-99

Himmelsbach, G.: Der Ausbau des Rheins Basel-Bodensee. In: Gedenkschrift zum 25jährigen Bestehen des Rheinschifffahrtsverbands Konstanz 1907-1932, hrsg. v. Rheinschifffahrtsverband Konstanz, o.O. o.J. (ca. 1932), S. 31-55

Ders.: Vom **Hochrhein** und Oberrhein. In: Süddeutsche Wasserstraßen, 13 Jg. (1937), Heft 1, S. 99-101

Hochrheinausbau, o.O 1964

Hochrheinschifffahrt bis zum Bodensee! Einleitende Bemerkungen von Nationalrat Dr. P. Bürgi, St. Gallen, anlässlich der Gründung des ostschweizerischen Aktionskomitees für Hochrheinschifffahrt, Romanshorn 1963

Hochrheinschifffahrt. Frachtkostenerhebung 1963, hrsg. v. d. Industrie-vereinigung Schaffhausen, Schaffhausen 1964

Hoffmann-Bohner, Karl Hein: über Grenzen denken In: 25 Jahre Regional-verband Hochrhein-Bodensee (Region-Aktuell, Bd. 19), hrsg. v. Regional-verband Hochrhein-Bodensee, Waldshut-Tiengen 1998, S. 35-43

Hoffmann-Feer, Eduard: Die Typographie im Dienste der Landkarte, Basel 1969

Hofmann, Ulrich: Produktivitätseffekte der öffentlichen Infrastruktur (Europäische Hochschulschriften, Bd. 1945), Frankfurt a. Main 1996

Horster: Der Hochrhein als Industriegebiet. In: Hönn, Karl: Der Hochrhein von Konstanz bis Basel, Konstanz 1932, S. 97-111

Jehle, Fridolin: Die gemeinsame Stadt (Geschichte der Stadt Laufenburg, Bd. 1), Freiburg i. Br. 1979

Jehle, Peter: Der Hochrhein – Naturschutzaspekte einer Flußlandschaft im Würgegriff. In: Der Bürger im Staat, 50 Jg.(2000), Nr. 2, (Ausgabe „Der Rhein“), S. 106-108

Johann Fischarts „Glückhaftes Schiff“. In: Oberrhein Archiv, Bd. 2, hrsg. v. Archiv Verlag o.O. o.J., S. 1-11

Kaiser, Heinrich: Entwicklung und Stand des Projekts für den Hochrheinausbau Basel-Bodensee. In: Internationales Archiv für Verkehrswesen, 3 Jg.(1951), Nr. 24, S. 577-579

Ders.: Der Bodensee als Trinkwasserreservoir und die Schifffahrt. In: Vom Meer zum Bodensee, hrsg. v. Karl Augst Walther, Olten 1957, S. 104/105

Kammer der gewerblichen Wirtschaft Feldkirch: Gegenwart und Zukunft der Vorarlberger Wirtschaft. In: Das Bodenseebuch, 37 Jg.(1960), S. 200-206

Klett, Arnulf: Ansprache bei der öffentlichen Kundgebung „Bedrohter Bodensee“ anlässlich der Jahrestagung 1962 der „Vereinigung Deutscher Gewässerschutz“ am 7. November 1962 in Stuttgart. In: Deutsche Gutachten und Reden zur Frage der Hochrheinschifffahrt Basel-Bodensee, Schaffhausen 1963, S. 60-63

Königs, Gustav: Vom Rhein- und Hochrheinausbau. In: Süddeutsche Wasserstraßen, 15 Jg.(1939), Heft 3, S. 91-93

Kohlhaas, Wilhelm: Vor der Entscheidung über Hochrhein und Bodensee. In: Schwäbische Heimat, 13 Jg.(1962), S. 232-235

Ders.: Entscheidung über letzte Werte an Hochrhein und Bodensee. In: Schwäbische Heimat, 15 Jg.(1964), S. 209-217

Ders.: Um Hochrhein und Bodensee. In: Blätter des Schwäbischen Albvereins, 72 Jg.(1966), S. 140/141

Kohlhepp, Dieter: Von Basel bis Straßburg, Freiburg i. Br. 1988

Kreeb, Heinz: Die Hochrheinschifffahrt und die Reinhaltung des Bodensees, o.O. 1961

Krois, Werner: Untersuchung der Möglichkeiten eines Ausbaus des Hochrheins zum Großschifffahrtsweg unter besonderer Berücksichtigung der wirtschaftlichen Bedeutung dieses Projektes für das österreichische Einzugsgebiet, Diss. Wien 1977

Krucker, Hans: Wirtschaftsgeographie des Rheingebietes Basel-Bodensee (Verbandsschrift, Bd. 39), hrsg. v. Nordostschweizerischen Schifffahrtsverband, St. Gallen 1929

Kuhn, Götz: Die Fischerei am Oberrhein (Hohenheimer Arbeiten, Nr. 83), Reutlingen 1976

Kunz, Egon: Hochwasserschutz und Wasserbauten am Oberrhein. In: Wasser- und Energiewirtschaft, 67 Jg.(1975), Nr. 5/6 (Rhein – Der Rhein von den Quellen bis zum Meer), S. 151-162

Lauterborn, Robert: Die geographische und biologische Gliederung des Rheinstroms, Teil 1, (Sitzungsberichte der Heidelberger Akademie der Wissenschaften; mathematisch-naturwissenschaftliche Klasse, Bd. 6), Heidelberg 1916

Lendi, Martin: Die völkerrechtlichen Grundlagen. In: Das Projekt für die Schiffbarmachung des Hochrheins. Eine kontradiktorische Auseinandersetzung in der „Neuen Zürcher Zeitung“, o.O. 1963, S. 31-39

Leuenberger, Hans: Der bundesrätliche Bericht als entscheidender Fortschritt in der Hochrheinschiffahrt (Verbandsschrift, Nr. 54), hrsg. v. Nordostschweizerischen Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee, o.O. o.J. (ca. 1956)

Ders.: Die wirtschaftliche Bedeutung der Hochrheinschiffahrt für die Ostschweiz. In: Vom Meer zum Bodensee, hrsg. v. Karl August Walther, Olten 1957, S. 218-220

Locarno-Venedig. In: Zeitschrift für Schiffahrt und Hafenwirtschaft, (1998), Nr. 2, S. 20-22

Lossnitzer, Hans: Wasser- und Industriestandort im Hochrheingebiet. Mit besonderer Berücksichtigung der ökonomischen Bedeutung des Abwassers, Diss. Basel 1956

van der **Mandele**, K. P.: Der Hochrhein und das Land am Meer. In: Vom Meer zum Bodensee, hrsg. v. Karl August Walther, Olten 1957, S. 17/18

Metz, Friedrich: Der Hochrhein. Eine geographische Skizze. In: Hönn, Karl: Der Hochrhein von Konstanz bis Basel, Konstanz 1931, S. 7-16

Metz, Rudolf: Geologische Landeskunde des Hotzenwaldes, Lahr 1980

Meyer, H. R.: Zur Frage der Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee. In: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, 6 Jg. (1951), S. 198-215

Misstöne um Rheinau. In: Strom und Landschaft, (1951), Nr. 6, S. 137/138

Möckli, Silvano: Politische Ideen in de Schweiz, Diss St. Gallen 1985

Mohr, Rolf: Die Bedeutung der Schiffahrt für den Wirtschaftsraum Bodensee, Diss. Innsbruck 1971

Mone, F. J.: Die Rheinschiffahrt vom 13. bis 15. Jahrhundert. In: ZGO, Bd. 9, (1858), Heft 1, S. 1-44

Mone, F. J.: Die Rheinschiffahrt vom 13. Bis 16. Jahrhundert. In: ZGO, Bd. 9, (1858), Heft 4, S. 385-431

Mone, F. J.: Die Flözerei am Oberrhein. In: ZGO, (1860), 3 Heft, S. 257-280

Mordziol, C.: Zur Gliederung des Rheinstroms in einzelne Abschnitte. In: Geographischer Anzeiger, (1912), Bd. 13, S. 231/232

Müller, Walter: Rechtliche Grundlagen und Voraussetzungen der Schiffbarmachung des Hochrheins von Basel bis zum Bodensee, Basel 1957

Näher, Ernst: Schiffe in Tunnels und Trögen. Pläne für eine Wasserstraße Donau-Bodensee. In: Leben am Rhein, 8 Jg.(1990), S. 57-60

Nesper, Felix: Der Anschluß des Bodensees an das mitteleuropäische Binnenschiffahrtsnetz. In: Süddeutsche Wasserstraßen, 13 Jg.(1937), Heft 4, S. 151-156

Oesterhaus, Max: Die Schiffbarmachung des Hochrheins von Basel bis zum Bodensee. In: Wasser- und Energiewirtschaft, (1954), Nr. 5, 6, 7, S. 192-196

Ders.: Der Stand der Frage der Hochrheinschifffahrt unter besonderer Berücksichtigung der aargauischen Verhältnisse, Aarau 1960

Ders.: Das Projekt für die Schiffbarmachung des Hochrheins. In: Das Projekt für die Schiffbarmachung des Hochrheins. Eine kontradiktorische Auseinandersetzung in der „Neuen Zürcher Zeitung“, o.O. 1963, S. 7-19

Ötli, Emil: Aus der Verkehrsgeschichte der Stadt Schaffhausen. In: Hönn, Karl: Der Hochrhein von Konstanz bis Basel, Konstanz 1932, S. 42-44

Ostschweizerische Wirtschaft fordert Schiffbarmachung des Hochrheins bis in den Bodensee, o.O. 1962

Paulssen, Hans Constantin: Hochrheinausbau und Bodensee-Problem. In: Wasser – Bedrohtes Lebenselement, hrsg. v. Karl August Walther, Zürich 1964, S. 289-291

Der.: Ist der Bodensee in Gefahr? In: Kosmos, (1965), Heft 2, S. 49-56

Rädle, Paul: Die Schiffbarmachung des Hochrheins und deren wirtschaftliche Bedeutung besonders in Süd-Württemberg, Diss. Tübingen 1957

Renner, Viktor: Ansprache bei der öffentlichen Kundgebung „Bedrohter Bodensee“ anlässlich der Jahrestagung 1962 der „Vereinigung Deutscher Gewässerschutz“ am 7. November 1962 in Stuttgart. In: Deutsche Gutachten und Reden zur Frage der Hochrheinschifffahrt Basel-Bodensee, Schaffhausen 1963, S. 63-71

Der **Rheinfall**, hrsg. v. d. Naturforschenden Gesellschaft Schaffhausen, Schaffhausen 1986

Rheinschiffahrtsverband Konstanz. In: Südwest-Deutschland, 10 Jg.(1934), Heft 3, S. 57-59

Rhomberg, Walter: Der Hochrhein und seine Schiffbarmachung. In: Mitteilungen der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, (1961), S. 190-201

Richter, Erhard: Die zunftmäßig organisierte „Rheingenossenschaft“ zwischen Basel und Säckingen. In: Das Markgräflerland, (1985), Heft 2, S. 135-149

Richter, Walter: Alte Rheinschiffahrt am Kadelburger Laufen. In: Baden. Monographie einer Landschaft, 11 Jg.(1959), Heft 5, S. 383/384

Rinderer, Karl: Gaissau-Höchst. Österreichs Zugang zur Großschiffahrt. In: Das Bodenseebuch, 37 Jg.(1960), S. 199/200

Rothmund, Paul: Aus der Geschichte. In: Der Kreis Waldshut, Stuttgart 1975, S. 77-113

Rothmund, Paul; **Wiehn**, Erhard (Hrsg.): Die F.D.P./DVP in Baden-Württemberg und ihre Geschichte (Schriften zur politischen Landeskunde Baden-Württembergs, Bd. 4), Stuttgart 1979

Rüegg, Max: Die Gesichtspunkte der Zürcher Wirtschaft. In: Das Projekt für die Schiffbarmachung des Hochrheins. Eine kontradiktorische Auseinandersetzung in der „Neuen Zürcher Zeitung“, o.O. 1963, S. 56-66

Schaefer, Wolfgang: Hochrhein – Landschafts- und Siedlungsveränderung im Zeitalter der Industrialisierung (Forschungen zur Deutschen Landeskunde, Bd. 157), hrsg. v. d. Bundesanstalt für Landeskunde und Raumplanung, Bad Godesberg 1966

Schätzle, Hermann: Der Großschiffahrtsweg zum Bodensee. Eine wirtschaftswissenschaftliche Untersuchung, Diss. Mannheim 1933

Schauwecker, Heinz: Bodensee-Wasserversorgung. Zweckverband und Gemeinschaftsunternehmen, Stuttgart 1988

Scheiferle, Max: Zur Geschichte der Flößerei in Südwestdeutschland (Protokoll der Sitzung des Arbeitskreises für Landes- und Ortsgeschichte im Verband der württembergischen Geschichts- und Altertumsvereine, 65 Jg.(1985), S. 2-9

Schib, Karl (Hrsg.): Die Urkunden des Stadtarchivs Laufenburg (Aargauer Urkunden, Bd. 6), Aarau 1935

Ders.: Schaffhausen im Wandel der Jahrhunderte. In: Merian, 18 Jg.(1965), Heft 8, S. 23-26

Ders.: Die vier Waldstädte. In: Vorderösterreich – Eine geschichtliche Landeskunde, hrsg. v. Friedrich Metz, 4. Aufl., Freiburg i. Br. 2000, S. 227-240

Schiller, Friedrich: Wilhelm Tell, (Neudruck), hrsg. v. Gottlieb Duttweiler, Zürich 1941

Schlatter, Rudolf: Aus der naturwissenschaftlichen Erforschungsgeschichte. In: Der Rheinflall, hrsg. v. d. Naturforschenden Gesellschaft Schaffhausen, Schaffhausen 1986, S. 5-9

Schneider, Paul Gustav: Des Stromes „hilff, fürdernuß und Gunst“. Vom Nutzen und der Nutzung des Hochrheins. In: Geiges, Leif: Der Hochrhein, Stuttgart 1984, S. 27-35

Schmitz, Udo; **Weidtmann**, Bernd: Volkswirtschaftslehre – Handbuch, Stuttgart 2000

Schreiber, Erich: Die Deutsche Binnenschifffahrt im Kriege. In: Grossdeutscher Verkehr, (1942), Nr. 15-16, S. 430-438

Schuster, Rudolf (Hrsg.): Deutsche Verfassungen, München 1992

Schwarz, O.: Südwestdeutsche Wasserstraßenprojekte. In: Süddeutsche Wasserstraßen, 16 Jg.(1940), Heft 4, S. 91-102

Siemens, Georg: Der Ausbau des Hochrheins zum Großschiffahrtsweg. In: Badische Heimat, 41 Jg.(1961), Heft 2/3, S. 235-239

Spiess, Karl: Ausbau des Rheines vom Bodensee bis zum Main. In: Der Rhein. Ausbau-Verkehr-Verwaltung, hrsg. v. d. Wasser- und Schifffahrtssdirektion Duisburg, Duisburg 1951, S. 86-145

Spranger, Eduard: Zehn Thesen für die Landschaft. In: Badische Heimat, 41 Jg. (1961), Heft 4, S. 275-277

Stang, Friedrich: Verkehrs- und wirtschaftsgeographische Aspekte einer Schiffbarmachung des Hochrheins. In: Studien zur südwestdeutschen Landeskunde, Bad Godesberg 1963, S. 393-415

Starck, Hans: Der Hochrhein. In: Das Gas- und Wasserfach, 102 Jg.(1961), Heft 14, S. 350-352

Steinemann, Ernst: 100 Jahre Schweizerische Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein 1865-1965, hrsg. v. d. Schweizerischen Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein, Schaffhausen 1965

Steinmann, Paul: Die Bedingungen der Fischerei am Hochrhein, Aarau 1923

Die **Stellung** unserer Arbeitsgemeinschaft zum Schutz von Hochrhein und Bodensee. In: Badische Heimat, 43 Jg.(1963), S. 372/373

Straub, K. J.: Die Oberrheinschifffahrt im Mittelalter mit besonderer Rücksicht auf Basel, Diss. Freiburg i. Br. 1912

Sutter, Otto Ernst: Das Ringen um den Hochrhein. In: Badische Heimat, 41 Jg. (1961), S. 240-248

Thalmann, Ernst: Hochrheinschifffahrt, Hochrheinlandschaft. Stellungnahme des Schweizerischen Bundes für Naturschutz zur Frage der Binnenschifffahrt, hrsg. v. Schweizerischen Bund für Naturschutz, Basel 1967

Ders.: Die Stellung des schweizerischen Naturschutzes zur Frage von Bodensee und Hochrhein. In: Badische Heimat, 41 Jg.(1961), S. 249-251

Tolar, Elfriede: Die wirtschaftlichen Grundlagen und Aussichten der Schiffbar-machung des Rheins von Basel bis zum Bodensee, Diss. Wien 1952

Ulrich, Fritz: Probleme der Binnenschifffahrt in Baden-Württemberg. In: Zeitschrift für Binnenschifffahrt, 82 Jg.(1955), Heft 7, S. 176-182

Vetter, J.: Schifffahrt, Flößerei und Fischerei auf dem Oberrhein, Karlsruhe 1864

Vischer, Daniel: Von der Wasserstraße zur Energieachse. In: Der Bürger im Staat, 50 Jg.(2000), Heft 2, S. 93-98

Wanner, H.: Hochrheinschifffahrt – Vom Projekt zur Verwirklichung (Verbands-schrift, Nr. 59), hrsg. v. Nordostschweizerischen Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee, St. Gallen 1961

von **Wartburg**, Wolfgang: Geschichte der Schweiz, München 1951

Weber, Max: Asketischer Protestantismus und kapitalistischer Geist. In: Soziologie – Weltgeschichtliche Analysen, 4. Aufl., Stuttgart 1968

Weik, Josef: MdL und Landtagsgeschichte von Baden-Württemberg 1945-1984, hrsg. v. Landtag von Baden-Württemberg, 3. Aufl., Stuttgart 1984

Weiner, Otto: Rheinfahrt von Stein nach Schaffhausen. In: Hönn, Karl: Der Hochrhein von Konstanz bis Basel, Konstanz 1931, (S. 36-41), S. 38

Ders.: Der Rheinfluss von Schaffhausen. In: Hönn, Karl: Der Hochrhein von Konstanz bis Basel, Konstanz 1931, S. 44-48

Ders.: Schifffahrt auf dem Hochrhein. In: Oberländer Chronik, (1952), Nr. 64, S. 1

Weiß, Alfred: Kraftwerk Rheinfelden – Das älteste Kraftwerk am Hochrhein. 90 Jahre in Betrieb. Wie steht es mit einem Neubau? In: Regio-Magazin, (1988), Nr. 5, S. 25/26, 43/44

Weyer, Johannes: Innovationen fördern – aber wie? Zur Rolle des Staates in der Innovationspolitik (Arbeitspapier Nr. 3), März 2004

Widerrecht, L.: Handel, Verkehr und Schifffahrt auf dem Rhein. Geschichtliche Entwicklung bis zur Einführung der Dampfschifffahrt und der Eisenbahn. In: Hönn, Karl: Der Hochrhein von Konstanz bis Basel, Konstanz 1931, S. 65-74

Wirtschaftliche Entwicklungsbedingungen im deutsch-schweizerischen Grenz-gebiet, hrsg. v. d. Industrie- und Handelskammer Hochrhein, Schopfheim 1971

Wirtschaftsbilder vom Oberrhein. Reisebriefe für die Frankfurter Zeitung (Verbandsschrift, Nr. 16), hrsg. v. Nordostschweizerischen Verband für Schiff-fahrt Rhein-Bodensee, o.O. 1912

Witte, Hermann; **Voigt**, Fritz (Hrsg.): Die Bewertung von Infrastrukturinvestitionen – dargestellt am Beispiel von Verkehrsinvestitionen (Verkehrswissenschaftliche Forschungen, Bd. 46), 2. Aufl., Berlin 1985

Zang, Gert: Die Entwicklung von Schifffahrt und Eisenbahn im badischen Bodenseegebiet während des 19. Jahrhunderts. In: Zeitschrift für Württembergische Landesgeschichte, 49 Jg.(1990), S. 259-268

Internetadressen

www.daserste.de/wwiewissen/thema

www.ranline.ch/pages/edu/st2/wawakanal07a2.html

www.vwr-hochrhein.ch.vu

Zeitungsartikel

Badische Zeitung,

11. Juni 1979
 25. September 1981
 05. Februar 1983
 03. Oktober 1986
 13. Dezember 1995

Frankfurter Allgemeine Zeitung,

18. August 1962

Handelsblatt,

08. Mai 1959
 27. November 1961

Mannheimer Morgen,

13. Dezember 1997

Südkurier,

21. Juni 1983
 12. Dezember 1995
 31. Januar 1997
 10. April 1997
 11. April 1997
 21. Mai 1997
 22. Mai 1997
 23. Mai 1997
 11. Juni 2001
 18. September 2001
 16. Oktober 2001
 28. Mai 2002
 18. September 2004

Die Zeit,

04/2003

Zürcher Zeitung,

15. August 1817 (auszugsweise abgedruckt in: Der Rheinfall, hrsg. v. d. Naturforschenden Gesellschaft Schaffhausen, Schaffhausen 1986, S. 3)

Anhang

Anlagenverzeichnis

Schriftstücke/Dokumente

- 1 Angebot des Königlich Bairischen Bergrats Illig an die Kantonsregierung von Schaffhausen, den Rheinfall zum Zweck der Schifffahrt durch Sprengung zu beseitigen
- 2 Deutsch-Schweizerischer Vertrag über die Regulierung des Rheins zwischen Straßburg/Kehl und Istein (vom 28. März 1929)
- 3 Resolution der 131 Bürgermeister des Hochrheingebiets von 1963
- 4 Beschluß in der 95. Sitzung vom 24. Oktober 1963 zu der Denkschrift der Landesregierung über den Ausbau des Hochrheins zur Großschiffahrtsstraße und über die Reinhaltung des Bodensees
- 5 Geplante Hafen- und Industrieumschlagsanlagen zwischen Grenzach-Wyhlen und Waldshut-Tiengen (Stand: 1980)

Statistiken

- 6 Statistiken zur wirtschaftlichen Entwicklung der Schweiz bis zum Beginn der fünfziger Jahre
- 7 Fremdenübernachtungen in den Stadt- und Landkreisen in Baden-Württemberg im Fremdenverkehrsjahr 1960/61
- 8 Schifffahrts-Normalien (Stand: 1961)
- 9 Kostenaufstellung für die drei Planungsvarianten des „Projekts 1961“
- 10 Schifffahrts-Normalien (Stand: 1975)
- 11 Kostenaufstellung nach dem „Generellen Projekt 1976“

Bildmaterial

- 12 Der Rheinfall von Schaffhausen/Neuhausen
- 13 Konstanz am Bodensee im Jahre 1633
- 14 Die Auswirkungen der Industrialisierung auf die Landschaft am Hochrhein (Beispiel: Schloss Beuggen bei Rheinfelden (Baden))
- 15 Die Auswirkungen der Industrialisierung auf die Landschaft am Hochrhein (Beispiel: Bad Säckingen)
- 16 Kraftwerk Rheinfelden (Baden)

Karten/Pläne

- 17 Physikalisch-geologische Betrachtung zur Anatomie des Rheinlaufs (nach Kobelt)
- 18 Das Verkehrswegesystem der Schweiz und des Hochrheingebiets im Mittelalter
- 19 Wasserstraßenprojekte in der NS-Zeit (I)
- 20 Wasserstraßenprojekte in der NS-Zeit (II)
- 21 Die Industriebranchen der Schweiz (Stand: 1953)
- 22 Vollausbau- und Teilausbauvariante (einschl. Aareschiffahrt)
- 23 Prognostiziertes Einzugsgebiet der Hochrheinwasserstraße

- 24 Einzugsgebiete der Hochrhein- und der Aareschifffahrt (Planungsfälle) – Planungsfall „AR“ – Ausbau des Hochrheins bis in den Bodensee und der Aare bis zu den westschweizerischen Juraseen
- 25 Einzugsgebiete der Hochrhein- und der Aareschifffahrt (Planungsfälle) – Planungsfall „A“ – Ausbau des Hochrheins bis Klingnau und der Aare bis zu den westschweizerischen Juraseen
- 26 Einzugsgebiete der Hochrhein- und der Aareschifffahrt (Planungsfälle) – Planungsfall „R“ – Ausbau des Hochrheins bis in den Bodensee bei gleichzeitigem Verzicht auf einen Ausbau der Aare
- 27 Einzugsgebiete der Hochrhein- und der Aareschifffahrt (Planungsfälle) – Planungsfall „K“ – Ausbau des Hochrheins bis Klingnau bei gleichzeitigem Verzicht auf einen Ausbau der Aare
- 28 Stufe Ryburg-Schwörstadt
- 29 Stufe Rheinfelden
- 30 Projektvarianten zur Umgehung des Rheinfalls von Schaffhausen und der Rheinschleife von Rheinau
- 31 Stufe Rheinfall
- 32 Stufe Rheinau
- 33 Schiffbarmachung des Hochrheins Basel-Bodensee (Projekt 1961), Übersichtskarte
- 34 Generelles Projekt 1976, Aaremündung bis Basel
- 35 Die schweizerischen Binnenschifffahrts-Projekte (Stand: 1971)
- 36 Generelle Übersicht der Rheinstrecke von Basel bis Rheinfelden (Baden)

**Angebot des Königlich Bairischen Bergrats Illig an die Kantonsregierung
von Schaffhausen, den Rheinfall zum Zweck der Schiffahrt durch
Sprengung zu beseitigen**

1817.

Zürcher



N^o. 33.

Freitags-Beitung.

Den 15. Augustmonat.

Von und bey David Bürkli.

Besonders wichtig für den löblichen Kanton Schaffhausen mag folgende Anzeige seyn:

„Unterzeichneter erbietet sich, den Rheinfall durch einen unterirdischen Kanal binnen zwey Jahren mit einem Kosten-
„Aufwand von ungefähr 3 bis 4000 Gulden rheinisch gänzlich zu vernichten und denselben für Rhein-Schiffe
„aufwärts und abwärts fahrbar zu machen.“

**Kupferberg, bey Culmbach, in Franken, den 10. August 1817.
Illig, Königlich-Bairischer Bergrath.**

Deutsch-Schweizerischer Vertrag über die Regulierung des Rheins zwischen Straßburg/Kehl und Istein

(vom 28. März 1929)

Artikel 6

Die Deutsche und die Schweizerische Regierung sind darüber einig, daß im Zusammenhange mit der Regulierung des Rheins von Straßburg/Kehl bis Istein die Ausführung des Großschiffahrtweges von Basel bis zum Bodensee zu erstreben ist.

Beide Regierungen kommen überein, daß, sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse die Ausführung des Unternehmens möglich erscheinen lassen, der Schweizerische Bundesrat mit der Badischen Regierung einen Vertrag abschließen wird, durch den insbesondere eine angemessene Kostenbeteiligung der Schweiz, die Fristen der Ausführung des Unternehmens und seine technische und administrative Förderung festgesetzt werden.

Um die Erstellung eines Großschiffahrtweges zu fördern, sagt der Schweizerische Bundesrat zu:

1. die Verhandlungen, betreffend die Erteilung neuer Konzessionen für Kraftwerke zwischen Basel und dem Bodensee nach den bisherigen Grundsätzen gemeinsam mit der Badischen Regierung zu führen und möglichst zu beschleunigen;
2. die bisher im Interesse der Großschiffahrt üblich gewordenen Auflagen auch bei Erteilung neuer Konzessionen im Einvernehmen mit der Badischen Regierung zu erlassen;
3. die Ausführung der Kraftwerke zu erleichtern, insbesondere auch in der Bewilligung der Ausfuhr für schweizerische Kraftanteile, die außerhalb der Schweiz eine günstigere Verwendung finden können, Entgegenkommen zu zeigen, soweit die Rücksicht auf die nationalen Interessen der Schweiz ein solches Entgegenkommen erlaubt, und sofern hiervon die Erstellung der Kraftwerke abhängen sollte.

Resolution der 131 Bürgermeister des Hochrheingebiets von 1963

131 Bürgermeister der Landkreise Säckingen und Waldshut haben sich anlässlich einer Versammlung in Waldshut am 10. Dezember 1962 eingehend mit den Problemen der Schiffbarmachung des Hochrheins beschäftigt. Sie haben ferner mit großer Befriedigung und Dankbarkeit davon Kenntnis genommen, daß sich die Landesregierung in ihrer ausführlichen Denkschrift grundsätzlich für den Hochrheinausbau zumindest und vorerst bis Waldshut - Eglisau entschieden hat und damit anerkennt, daß die im Oberrhein-Regulierungsvertrag vom 28. 3. 1929 in Art. 6 gesetzten Vorbedingungen gegeben sind, um einen Vertrag mit dem schweizerischen Bundesrat über den Hochrheinausbau abzuschließen.

Die Bürgermeister haben bei dieser Tagung folgende **Resolution** gefaßt:

„Die vollzählig versammelten Bürgermeister der Landkreise Säckingen und Waldshut haben heute nach einer vorausgegangenen Besichtigungsfahrt des Hochrheins einmütig beschlossen, die Landesregierung von Baden-Württemberg dringend zu bitten, sich tatkräftig für eine baldige Weiterführung der Schiffbarmachung des Hochrheins einzusetzen; sie sind der Auffassung, daß die Schiffbarmachung des Hochrheins notwendig ist, um die wirtschaftlichen Verhältnisse des Hochrheingebietes langfristig zu verbessern und der hier ansässigen Bevölkerung auch in Zukunft krisensichere Arbeitsplätze zu gewährleisten.

Die Bürgermeister der Städte und Gemeinden der Landkreise Säckingen und Waldshut werden ihr einmütiges Begehren in einer Eingabe an die Landesregierung noch näher begründen.“

Diese Resolution wird nachfolgend **begründet** und mit einigen **Anträgen an Landesregierung und Parlament** ergänzt.

I Wirtschaftlichkeit:

1. Die Hochrheinwirtschaft braucht für die Wettbewerbsfähigkeit in der EWG spätestens zum Jahr 1970/72 den direkten Anschluß an das leistungsfähige, europäische Wasserstraßennetz. Nur dadurch kann die Standortlage der südlichen Landesteile von Baden-Württemberg verbessert werden. Sie trägt damit zu einer Stabilisierung der wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse bei und schafft wichtige Voraussetzungen für eine Erhöhung der Wirtschaftskraft dieses Gebietes (Grenzgängerproblem und Strukturwandel der Kleinlandwirtschaft im Hotzenwald). Die Schiffbarmachung des Hochrheins ist Bestandteil einer Landesplanung, die den wirtschaftlichen und sozialen Problemen des Hochrheingebietes Rechnung trägt.
2. Die Schiffbarmachung des Hochrheins erhält in einer Zeit in der die Völker Europas eine immer engere wirtschaftliche Zusammenarbeit anstreben, besondere Bedeutung; dabei erwachsen dem Lande Baden-Württemberg aus seiner zentralen Lage in Europa große völkerverbindende Aufgaben. Die aktive Mitwirkung des Landes bei der Schiffbarmachung des Hochrheins ist ein Beitrag zur Förderung der Wirtschaftsintegration Europas.
3. Die Schiffbarmachung des Hochrheins ist allein schon für die vorhandene Industrie und Wirtschaft mit einem nachgewiesenen deutschen Schiffsgüteraufkommen bis Waldshut von rd. 2 Mio. t gerechtfertigt.

II Erhaltung des Natur- und Landschaftsbildes:

1. Die für die Schifffahrt notwendigen Anlagen führen zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Gewisse Veränderungen in der Landschaftsgestaltung sind lediglich durch die Kraftwerksbauten eingetreten, die kurz vor ihrem Abschluß stehen. Eine Kanalisierung des Hochrheins hat nicht stattgefunden; der Fluß behält auch nach der Schiffbarmachung seine natürliche Uferlandschaft.
2. Die Gemeinden bekennen sich zu den amtlich festgestellten Flächennutzungsplänen. Sie gewährleisten, daß auch bei einer teilweisen Erweiterung der Wohn- und Industriezonen der offene Landschaftscharakter erhalten bleibt. Eine Überindustrialisierung — wie am Neckar oder am Niederrhein — wird abgelehnt. Die großräumige Erholungslandschaft des Südschwarzwald-Hotzenwaldgebietes wird durch die Hochrheinschifffahrt überhaupt nicht berührt.
3. Die Bürgermeister begrüßen den Vorschlag der Landesregierung zu einer sorgfältigen, mit der Schweiz abgestimmten Entwicklungsplanung für das Hochrheingebiet. Sie haben bereits durch die Gründung der „Planungsgemeinschaft Hochrhein“ eine Vorleistung erbracht und bewiesen, daß sie selbst eine überörtliche Planung und Abstimmung betreiben.

III Gewässerschutz:

1. Der Hochrhein besitzt wegen seiner hohen und gleichmäßigen Wasserführung (Niedrigwasser (NW) = 340 cbm/s und Mittelwasser (MW) = 1200 cbm/s) heute noch Badewasserqualität. Seine Belastung liegt bei rd. 550 000 EGW (Einwohnergleichwert) oder pro cbm NW bei 1600 EGW; demgegenüber weist der Neckar eine Gesamtbelastung von 2 700 000 EGW oder 340 000 EGW pro cbm NW auf.

2. Die Hochrheingemeinden werden das mit den deutschen und schweizerischen Wasserbehörden vereinbarte Reinhaltprogramm termingerecht erfüllen und dadurch genügend Reserven für die wirtschaftliche Belebung des Hochrheingebietes schaffen.

IV Politische, rechtliche und finanzielle Grundlagen:

1. Durch den Neckar-Donau-Staatsvertrag vom 1. 6. 1921 hatte das Land Baden die Kraftwerksentgelte für den späteren Schifffahrtsausbau zweckgebunden. Unter Zurückstellung anderer Landesaufgaben wären diese Entgelte zumindest ab 1923 als Guthaben dem Hochrheinausbau zugeführt worden. Diese Entgelte reichten aus, um den Ausbau bis Waldshut-Eglisau selbst zu finanzieren.
2. Nachdem die Landesregierung die technischen, wirtschaftlichen und politischen Voraussetzungen nunmehr für gegeben hält, können gemäß Oberrhein-Regulierungs-Vertrag vom 28. 3. 1929 die direkten Verhandlungen mit dem schweizer Bundesrat aufgenommen werden.

V Die Bürgermeister am Hochrhein bitten Parlament und Landesregierung folgenden Beschluß zu fassen:

1. Bereitstellung aller seit 1952 bis 1963 vereinnahmten Kraftwerksentgelte zu Gunsten des Hochrheinausbaues auf Grund der bereits schon in der Regierungserklärung vom 7. 3. 1959 Nr. Verk. 7265/170 grundsätzlich gegebenen Zusage. Diese Entgelte betragen unter Abzug der bisherigen Schifffahrtsausgaben rund 19 Mill. DM.
2. Zweckbindung aller weiteren Entgelte ab 1964. Sie betragen bis 1972 (möglicher Anschluß Waldshut) abzüglich laufender Schifffahrtsausgaben rund 21 Mill. DM.
3. Aufstellung eines Finanzierungsplanes für den ersten Bauabschnitt bis Waldshut - Eglisau.

Aufgrund der Zusage der Landesregierung gemäß Reg. Erklärung vom 7. 3. 1959, außer den Kraftwerksentgelten auch entsprechend den Leistungen für den Neckar-ausbau zusätzliche Eigenmittel aus dem Landeshaushalt bereit zu stellen, ist eine Selbstfinanzierung für den Abschnitt bis Waldshut - Eglisau durchaus möglich.

VI Die Bürgermeister am Hochrhein beantragen:

1. Das Land möge — ähnlich der Vorfinanzierung der zweiten Neckarschleusen — auch am Hochrhein in Vorleistung treten, unbeschadet der endgültigen Regelung der finanziellen Beteiligung des Bundes am Hochrheinausbau.
2. Sofortige Gründung der von der Landesregierung in ihrer Denkschrift vorgeschlagenen Hochrheifinanzierungsgesellschaft nach den Vorbildern der Neckar-AG und Mosel-GmbH.
3. Abschluß eines Konzessionsvertrages mit der Hochrheingesellschaft und Zuteilung der Entgeltguthaben von rund 19 Mill. DM ab Rechnungsjahr 1964 in 8 Jahresraten zu je 2,4 Mill. DM, sowie der laufenden Entgelte (entsprechend den bisherigen Darlehensleistungen an die Neckar-AG).
4. Bildung einer Verhandlungskommission zur Aufnahme der Verhandlung mit der Schweiz unter Beteiligung von Vertretern vom Hochrhein mit dem Ziel, daß spätestens:
 - a) noch im Jahre 1963 eine vorläufige oder endgültige Vereinbarung mit der Schweiz über den vorzeitigen Bau der Tiefbauanlagen der Schleuse Säckingen

abgeschlossen wird, nachdem das Kraftwerk 1965 in Betrieb geht, und mit der vorhandenen Baustelleneinrichtung und sonstigen Möglichkeiten mehrere Mill. DM eingespart werden können.

- b) im Jahre 1964 der gem. Oberrheinvertrag vom 28. 3. 1929 vorgesehene zwischenstaatliche Vertrag mit der Schweiz ratifiziert werden kann, um 1965 mit dem Bau zu beginnen und 1970/72 Waldshut zu erreichen.

Da für den 1. Bauabschnitt Waldshut - Eglisau alle Voraussetzungen gegeben sind, wird durch die Erfüllung dieser Bitten und Anträge das große, bereits schon in den Nekar-Donau-Verträgen von 1921 festgelegte, landespolitisch bedeutende Werk nach 50-jährigen Bemühungen zum Wohle des ganzen Landes Baden - Württemberg begonnen werden können.

Quelle: Hrh 319 Resolution der 131 Bürgermeister des Hochrheingebiets

Beschluß

in der 95. Sitzung vom 24. Oktober 1963

zu der Denkschrift der Landesregierung über den Ausbau des Hochrheins zur
Großschiffahrtsstraße und über die Reinhaltung des Bodensees

Der Landtag wolle beschließen:

I.

Zur Frage des Ausbaus des Hochrheins zur Großschiffahrtsstraße:

Von den Vorschlägen der Denkschrift für den Ausbau der Hochrheinstraße zwischen
Basel und dem Raum von Waldshut zustimmend Kenntnis zu nehmen und die
Landesregierung zu ersuchen,

1. sich nachdrücklich dafür einzusetzen, daß dieser Abschnitt des Hochrheins
gemeinsam mit der Schweiz für die Großschiffahrt ausgebaut wird, wobei
durch staatsvertragliche Regelungen sicherzustellen ist, daß die natürlichen
Verhältnisse des Flusses möglichst wenig verändert, die erforderlichen
Kunstabauten wie Schleusen und Hafenanlagen organisch in die Landschaft
eingefügt werden und die Hochrheinlandschaft durch gegenseitig abge-
stimmte Entwicklungsplanung in den Uferbereichen beiderseits des Rheins
erhalten bleibt;
2. zu veranlassen, daß in Verhandlungen zwischen den Anliegern des
Bodensees und des Hochrheins (Schweiz, Österreich und Deutschland)
geprüft wird, ob als Grundvoraussetzung einer Schiffbarmachung des
Hochrheins zwischen dem Raum von Waldshut und dem Bodensee
ausreichende Garantien für
 - a) die Reinhaltung des Bodensees,
 - b) den Schutz der Bodensee- und der Hochrheinlandschaft als Erholungs-
gebiet
 - c) eine angemessene Begrenzung der Industrialisierung der Uferzone des
Bodenseesgeschaffen und in zwischenstaatlichen Vereinbarungen fest verankert
werden können;
3. dem Landtag zu gegebener Zeit über das Ergebnis der in Nr. 1 und Nr. 2
gewünschten Verhandlungen zu berichten.

Geplante Hafen- und Industrieumschlagsanlagen zwischen Grenzach-Wyhlen und Waldshut-Tiengen (Stand: 1980)

„Nach einer Überprüfung des Einzugsgebietes und der Lage zu den anderen Verkehrsträgern schlägt das Wasser- und Schiffsamt Freiburg folgende Umschlagstellen vor:

- a) Grenzach-Wyhlen: Öffentliche Umschlagstelle innerhalb der vorhandenen Kiesgrube Sutter (Industriegebiet nach Flächennutzungsplanentwurf der Gemeinde Grenzach-Wyhlen).

Die bestehende öffentliche Umschlagstelle bringt verstärkt Immissionsprobleme für städtische Wohngebiete. Da außerdem ein Gleisanschluß nicht möglich und der bescheidene landseitige Umschlagraum nicht zu vergrößern ist, ist eine Verlegung nach Westen wünschenswert.

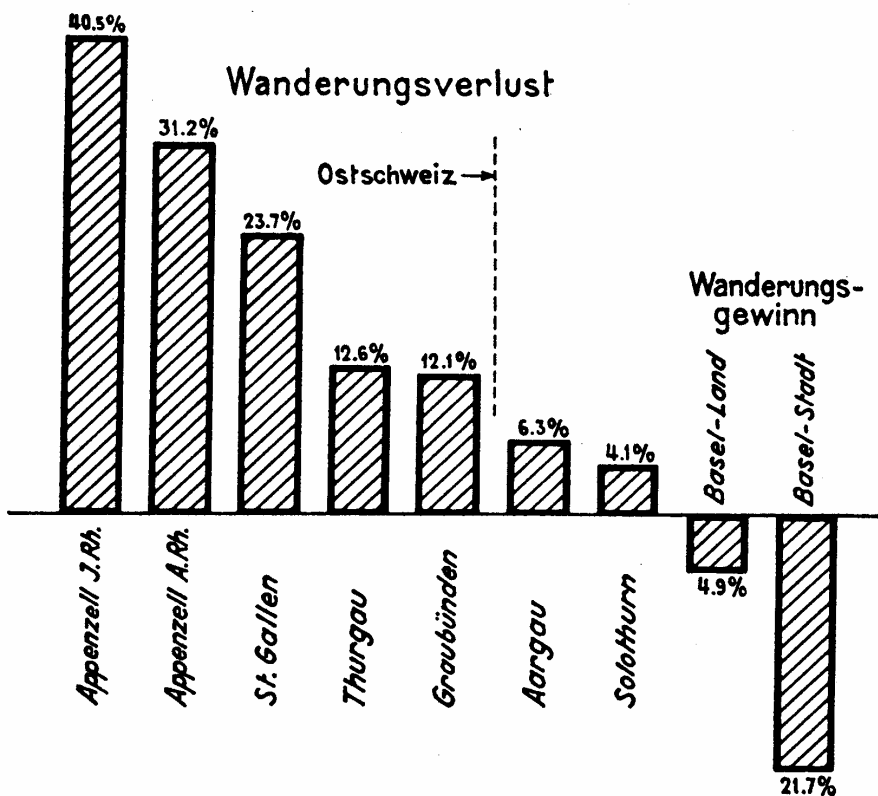
- b) Rheinfelden: Industrieumschlagstellen für die Firmen Dynamit AG und Degussa unmittelbar unterhalb des Kraftwerkes Rheinfelden.
- c) Rheinfelden: Industrieverladeanlage der Firma Alu-Hütte direkt vor dem Werk, oberhalb des Stauwehres.
- d) Wehr/Bad Säckingen: Öffentliche Umschlaganlage an der Wehramündung oder auf der Gemarkung der Stadt Bad Säckingen zwischen den Ortsteilen Wallbach und Bad Säckingen.
- e) Laufenburg: Industrieverladeanlage der Firma H. C. Starck unterhalb der Seelbachmündung.
- e) Albbruck: Industrieumschlaganlage der Firma Papierfabrik Albbruck unterhalb der Albmündung.
- g) Waldshut-Tiengen: Gemeinschaftliche öffentliche und Industrieumschlaganlage mit der Firma Lonza an der Wutachmündung.“

Quelle: Regionalplan 1980, hrsg. v. Regionalverband Hochrhein-Bodensee, Waldshut-Tiengen o.J. (ca. 1980), S. 158.

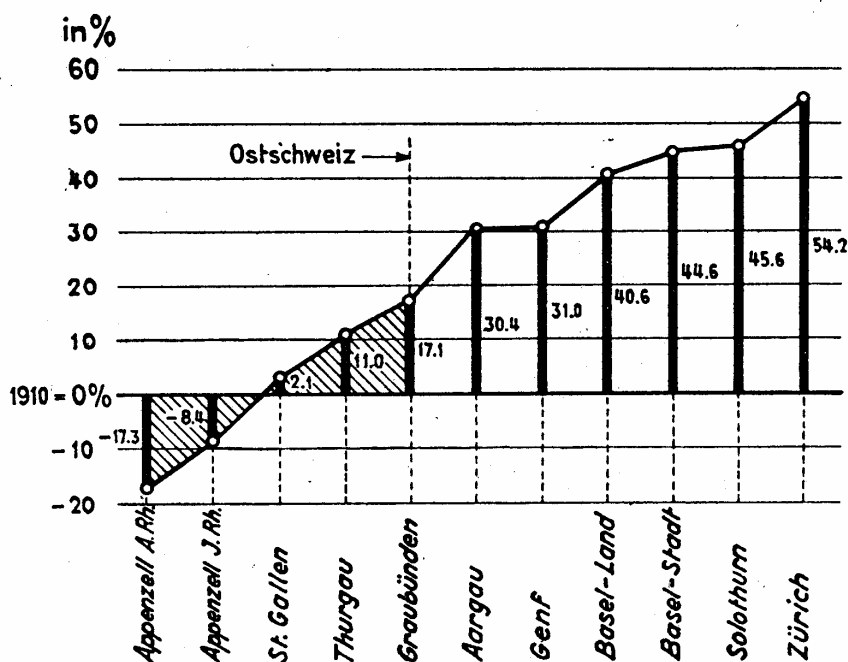
Statistiken zur wirtschaftlichen Entwicklung der Schweiz bis zum Beginn der fünfziger Jahre

Wanderungsverlust und Wanderungsgewinn 1910-1950

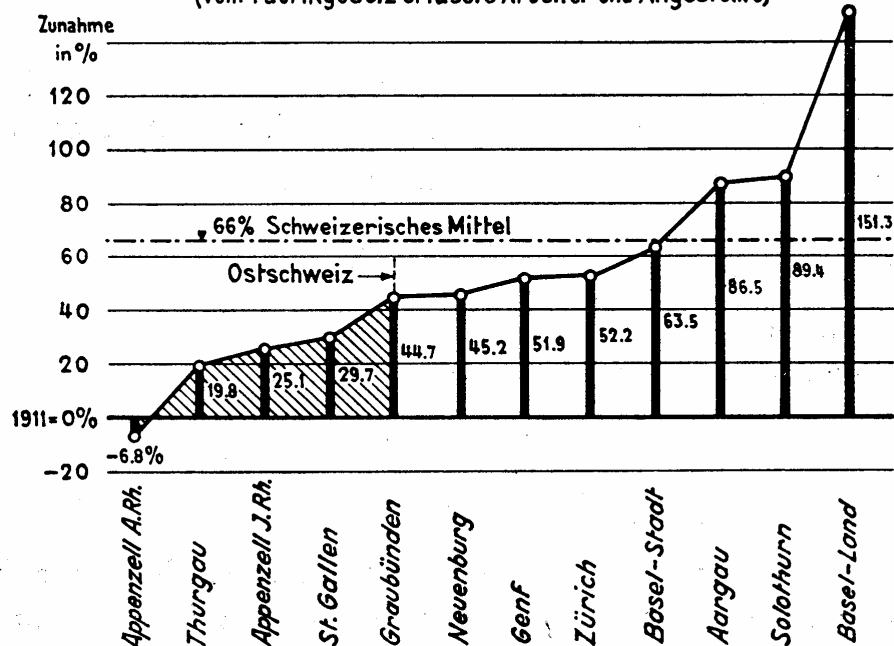
(In Prozenten der Bevölkerung vom Jahre 1950)



Zunahme und Abnahme der Bevölkerung 1910-50

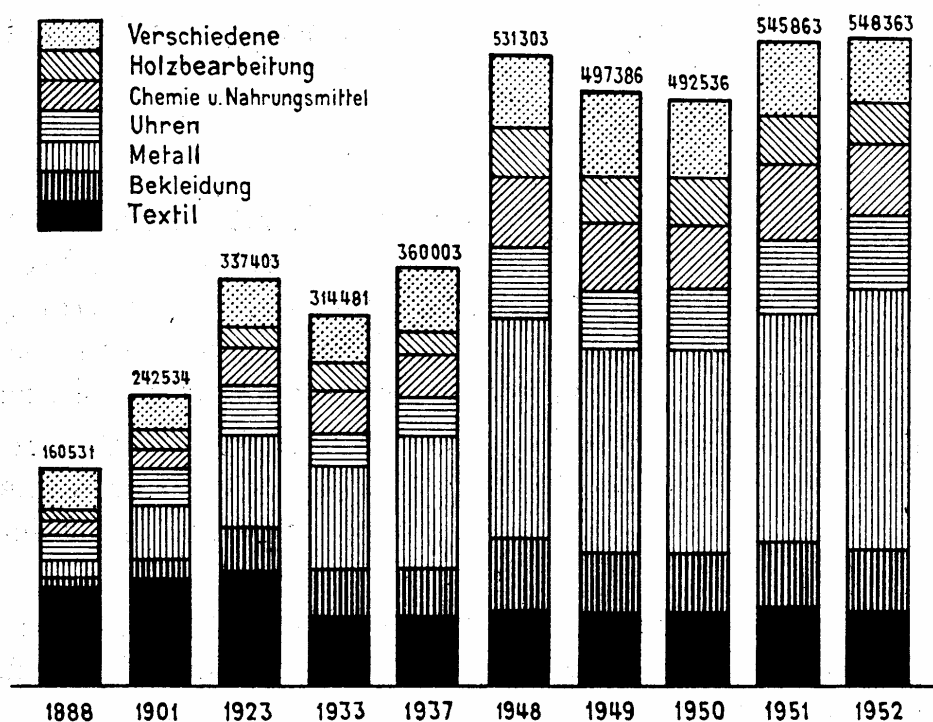


Zunahme und Abnahme des Fabrikpersonals 1911-51 (vom Fabrikgesetz erfasste Arbeiter und Angestellte)

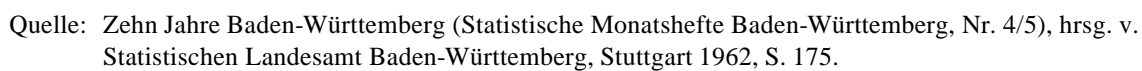


Industrielle Entwicklung der Schweiz

(Zahl der Beschäftigten)



Quelle: Bericht des Regierungsrates des Kantons St. Gallen an den Grossen Rat über den Stand des Hochrhein-schiffahrtsprojektes (vom 09. April 1963), hrsg. v. Regierungsrat des Kantons St. Gallen, St. Gallen 1963, Anhang.



Schiffahrts-Normalien (Stand: 1961)

nach dem „Projekt 1961“

Normalien für den Ausbau des Hochrheins zur Schiffahrtsstraße		
Gegenstand	Bezeichnung	Normalien für Selbstfahrer- und Schleppzugbetrieb
Fahrzeuge	Länge L	Normaltyp Max. Maße 80,0 m 90,0 m
	Breite	9,5 m 11,0 m
	Tiefgang	2,5 m 2,7 m
	Tragfähigkeit	1250 t (Selbstfahrer) 1350 t (Schleppkahn)
	Festhöhe	4,4 m
Schleusen	Nutzlänge	165,0 m
	Nutzbreite	12,0 m
	Drempeltiefen am Unterhaupt unter NW ₁₀	3,5 m
	Drempeltiefen am Oberhaupt unter tiefstem konzessioniertem Stau	4,0 m
	Lichtraumhöhe	min. 6,0 m über HSW und min. 6,5 m über MW
	Plattformhöhe über max. Stau	1,0 m
	Breite der Mittelmauer zwischen 2 Schleusen	min. 8,0 m, in Ausnahmefällen 6,0 m
Vorhäfen	Länge im Oberwasser	Je nach örtlichen Verhältnissen (möglichst nicht unter 250,0 m)
	Länge im Unterwasser	Je nach örtlichen Verhältnissen (möglichst nicht unter 175,0 m)
	Breite im Oberwasser in 2,5 m Tiefe unter tiefstem konzessioniertem Stau	min. 47,0 m (dreischiffig) in Ausnahmefällen 56,0 m (vierschiffig)
	Breite im Unterwasser in 2,5 m Tiefe unter NW ₁₀	min. 47,0 m (dreischiffig) in Ausnahmefällen 56,0 m (vierschiffig)
	Tiefe im Oberwasser unter tiefstem konzessioniertem Stau	min. 3,5 m
	Tiefe im Unterwasser unter NW ₁₀	min. 3,0 m
	Krone der Leitwerke im Oberwasser über max. Stau	1,0 m
	Krone der Leitwerke im Unterwasser über HSW	min. 0,5 m (es ist jeweils zu untersuchen, ob die Krone der Leitwerke hochwasserfrei zu legen ist)
	Neigung der Böschungen	1:1,2 bis 1:1,5
	Ankergrund	die Notwendigkeit eines Ankergrundes ist jeweils zu prüfen
Flußwasserstraße	Fahrrinnenbreite in 3 m Tiefe unter NW ₁₀	50,0 m
	Fahrrinnentiefe unter NW ₁₀	3,0
	Krümmungsradius R	möglichst nicht unter 500 m
	Verbreiterungszuschlag	vorläufig min. L ² :2R
	Lichtraumbreite bei Brücken	min. 40,0 m bei HSW
	Lichtraumhöhe bei Brücken	min. 6,0 m über HSW und min. 6,5 m über MW
	Durchfahrtshöhe unter Fährseilen über HSW	15,0 m
	Durchfahrtshöhe unter Hochspannungskabel über HSW	17,0 m für Leitungen bis 220 kV 18,0 m für Leitungen über 220 kV
	Tiefenlage von Kabeln unter der Flußsohle	Überdeckung min. 1,5 m
Tunnel		Projektierung im Einzelfall

Quelle: Die Schiffbarmachung des Hochrheins – Projekt 1961, hrsg. v. Regierungspräsidium Südbaden, Freiburg i. Br. 1964, Tafel 5.

Kostenaufstellung für die drei Planungsvarianten des „Projekts 1961“

Einschleusiger Ausbau

	Mio DM	Mio Fr.
Strecke Rheinfelden–Aaremündung/Waldshut	105,0	109,0
Strecke Aaremündung–Eglisau	49,0	51,0
Strecke Eglisau–Bodensee	151,5	158,0
Gesamtstrecke Rheinfelden–Bodensee	305,5 ¹	318,0 ¹
Inkl. Ergänzungsbauten in Augst–Wyhlen	319,0	332,0

Nachträglicher Bau der zweiten Schleuse

	Mio DM	Mio Fr.
Strecke Rheinfelden–Aaremündung/Waldshut	40,0	41,5
Strecke Aaremündung–Eglisau	25,5	26,5
Strecke Eglisau–Bodensee	44,0	46,5
Gesamtstrecke Rheinfelden–Bodensee	109,5 ²	114,0 ²
Inkl. Ergänzungsbauten in Birsfelden und Augst–Wyhlen	126,0	131,0

Zweischleusiger Ausbau

	Mio DM	Mio Fr.
Strecke Rheinfelden–Aaremündung/Waldshut	139,0	144,5
Strecke Aaremündung–Eglisau	71,0	73,5
Strecke Eglisau–Bodensee	188,0	196,0
Gesamtstrecke Rheinfelden–Bodensee	398,0 ³	414,0 ³
Inkl. Ergänzungsbauten in Birsfelden und Augst–Wylen	427,0	444,5

¹ Landschaftsgestaltung mit 3,1 Millionen Franken (ca. 3 Millionen DM) eingeschlossen.

² Landschaftsgestaltung mit 250 000.— Franken (ca. 240 000.— DM) eingeschlossen.

³ Landschaftsgestaltung mit 3,25 Millionen Franken (ca. 3,1 Millionen DM) eingeschlossen.

Schifffahrts-Normalien (Stand: 1975)

nach dem „Generellen Projekt 1976“

für den Ausbau der
Hochrheinstrecke Aaremündung-Basel

Die Normalien stellen grundsätzlich Durchschnittswerte dar und sind als Ausbauziel aufzufassen. Abweichungen sind je nach den örtlichen Verhältnissen bis zu einem Minimum möglich.

Betrifft	Bezeichnung	Selbstfahrer	Schubverband (2 Leichter 11)
Fahrzeuge	Länge über Alles Breite Tragfähigkeit bei 2,50 m Tiefgang	85 m 9,5 m 1'350 t	172-185 m 11,4 m 3'320 t
Schleusen	Nutzlänge Lichte Kammerbreite Drempeltiefe beim Unterhaupt unter GLW_{20} Drempeltiefe beim Oberhaupt unter tiefster konzessionierter Staukote Lichte Höhe über HSW Lichte Höhe über MW Plattformhöhe über höchster Staukote Trennmauer zwischen 2 Schleusen Kammertiefe unter GLW_{20}	190 m 12 m 4,0 m 4,0 m 7,0 m 7,5 m 1,5 m 8,0 m 4,0 m	
Vorhäfen	Länge im Oberwasser Länge im Unterwasser Breite im Oberwasser auf 4,0 m unter tiefster konzessionierter Staukote bei einschleusigem Ausbau bei zweischleusigem Ausbau Breite im Unterwasser auf 4,0 m unter GLW_{20} bei einschleusigem Ausbau bei zweischleusigem Ausbau Wassertiefe im Oberwasser bei tiefstem konzessioniertem Stau Wassertiefe im Unterwasser bei GLW_{20} Höhe der Leitwerkkronen im Oberwasser über höchster Staukote Höhe der Leitwerkkronen im Unterwasser über HSW (Höchster Punkt des Leitwerkes)	350 m [300 m *] 300 m [250 m *] 46 m *) 66 m *) 46 m *) 66 m *) 4,0 m 4,0 m 2,0 m 3,0 m	
Fluss- strecke	Fahrrinnenbreite auf 4,0 m unter GLW_{20} Fahrrinnentiefe bei GLW_{20} n-Wert (Verhältnis des benetzten Flussquerschnittes zum eingetauchten Schiffsquerschnitt) Krümmungsradius Verbreiterungszuschlag Lichte Breite von Brückendurchfahrten in der Schifffahrtsachse für Einwegverkehr Lichte Breite von Brückendurchfahrten in der Schifffahrtsachse für Gegenverkehr Lichte Durchfahrtshöhe von bestehenden Brücken über MW respektive HSW Lichte Durchfahrtshöhe bei neuen Brücken über MW resp. HSW (resp. Umbauten) [Ausbauziel] Durchfahrtshöhe unter Fährseilen, bezogen auf HSW Durchfahrtshöhe unter Hochspannungsfreileitungen bis 110 kV, bezogen auf HSW Durchfahrtshöhe unter Hochspannungsfreileitungen über 110 kV, bezogen auf HSW Mindestüberdeckung von Kabeln unter der Flusssohle Mindestüberdeckung von Düker unter der Flusssohle	50 m 4,0 m ≥ 7 800 m *) abhängig von Krümmungsradius und Zentriwinke 40 m [30 m *] 80 m [60 m *] 6,5 m resp. 6,0 7,5 m resp. 7,0 15,5 m 17,0 m $17,0 \text{ m} + \frac{X \text{ kV} - 110 \text{ kV}}{150 \text{ kV}}$ 1,5 m 1,5 m	

*) Dieses Mass darf nur in begründeten Ausnahmefällen unterschritten werden.

Quelle: Generelles Projekt 1976. Ausbau des Hochrheins zur Großschifffahrtsstraße Aaremündung-Basel, hrsg. v. Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr, Stuttgart 1979, Tafel 3.

Kostenaufstellung nach dem „Generellen Projekt 1976“

Kostenzusammenstellung: Preisbasis 1. Februar 1976; Angaben in Mio Fr./DM

Anlagen	Albbruck-Dogern	Laufenburg	Säckingen	Ryburg-Schwörstadt	Rheinfelden	Augst-Wyhlen	Schiffahrtsausbau Aaremindung-Basel
Schleuse	23,1	20,2	21,6	22,3	16,4	17,7	121,3
Oberer Vorhafen	5,9	3,3	10,1	6,4	8,0	4,3	38,0
Unterer Vorhafen	7,9	5,2	11,3	18,5	5,8	10,4	59,1
Infrastrukturmassnahmen der Schiffahrtsanlagen	1,4	1,3	1,3	1,4	1,5	1,6	8,5
Flussbau und Uferschutz	23,1	2,3	1,4	1,7	4,9	0,6	34,0
Folgemaassnahmen	3,2	3,0	1,3	0,1	20,7	26,0	54,3
Verschiedenes	0,5	0,3	0,4	0,3	0,2	0,1	1,8
Total Ausbaukosten	65,1	35,6	47,4	50,7	57,5	60,7	317,0
Kosten der allgemeinen Betriebseinrichtungen							19,6
<u>Gesamte Ausbaukosten Aaremindung-Basel</u>							rund 337
Jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten							rund 3,0

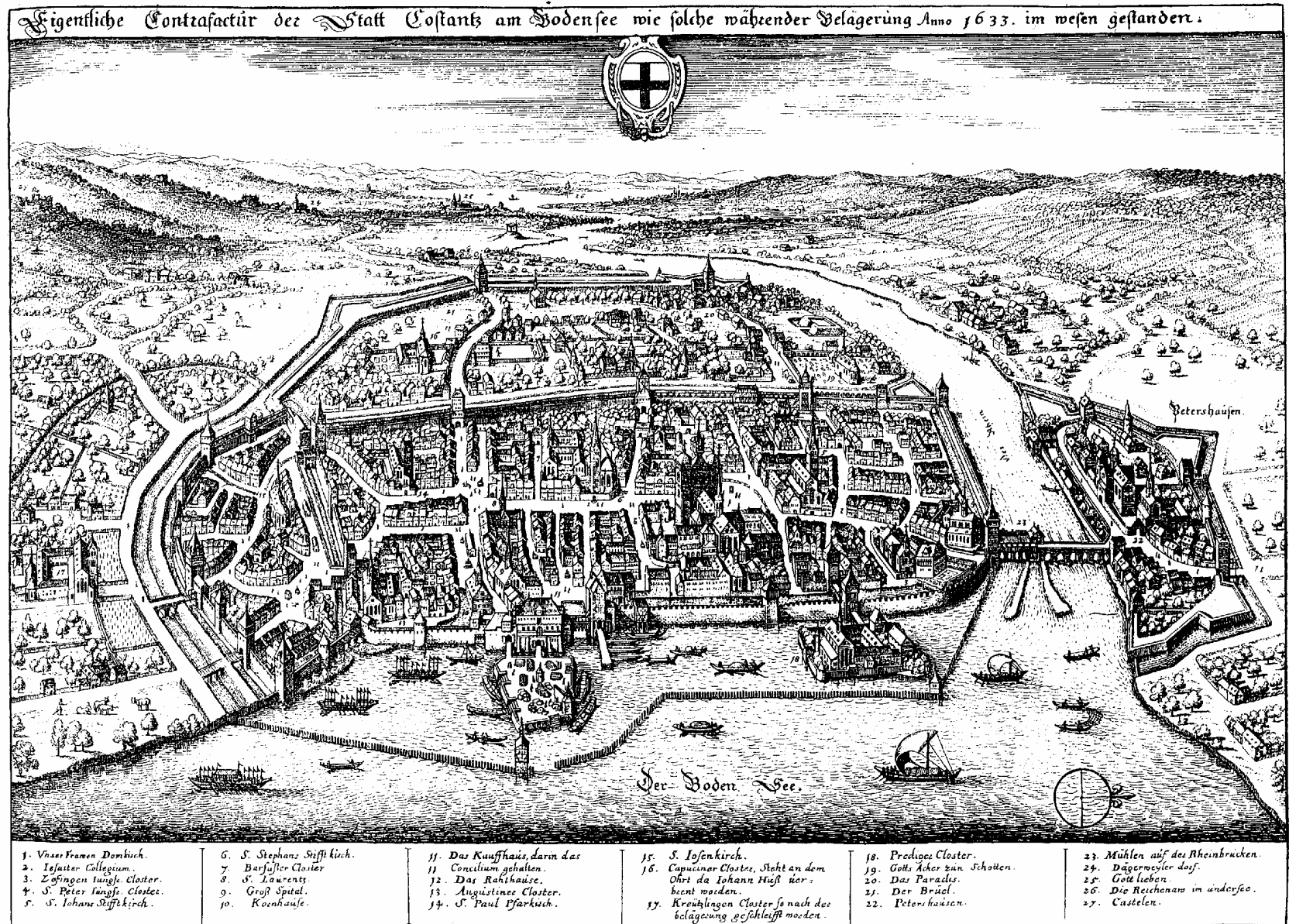
Quelle: Generelles Projekt 1976. Ausbau des Hochrheins zur Grossschiffahrtsstrasse Aaremdüng-Basel, hrsg. v. Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr. Stuttgart 1979. S. 85.

Eigentliche Bildtniß des Großen Wasserbruchs oder Falls des Rheins im Lauffen Cataractę Rheni genandt.



A. Lauffen. B. Zollhaus im Lauffen. C. Allhier werden die kauffmans güter wider zu Schiff geladen. D. Neuhausen doff. E. Flüringen. F. Statt Schaffhausen. G. Vnsen doff. H. Benken.

Die Darstellung zeigt links im Vordergrund den „Unteren Verladeplatz“, wo die von unterhalb des Rheinfalls auf dem Rhein herantransportierten Güter entladen und sodann auf dem Landweg nach dem „Oberen Verladeplatz“ befördert wurden. Dort hatte man die Waren dann wiederum zum weiteren Transport in Richtung Bodensee auf Schiffe verladen.



Neben gewöhnlichen Kähnen verkehrten oberhalb von Schaffhausen auf dem Rhein und dem Bodensee auch sog. „Lädinen“ („Lädinnen“) oder „Ledi“. Wegen des ruhigen Fahrwassers konnten diese Segelboote auf den dortigen Gewässern für den Waren- und Personentransport eingesetzt werden. Im Gegensatz dazu waren die stärker gebauten wendigeren Weidlinge auf dem Rhein zwischen Schaffhausen und Basel üblich.

Die Auswirkungen der Industrialisierung auf die Landschaft am Hochrhein

Beispiel: Schloss Beuggen bei Rheinfelden (Baden)



Blick auf die ehemalige Deutschordenskommande Beuggen von dem nur wenige hundert Meter weiter rheinaufwärts gelegenen Ort Riedmatt aus. Das Bild zeigt Schloss und Wirtschaftsgebäude inmitten einer idyllisch anmutenden Landschaft. Links vom Schloss im Hintergrund kann man die Dächer und Giebel der alten Waldstadt Rheinfelden (heute Rheinfelden (Schweiz)) erkennen. (Quelle: Aquarell von Kaplan Berger aus Rheinfelden (Schweiz), Fricktaler Heimatmuseum Rheinfelden (Schweiz)).



Blick auf Schloss Beuggen aus derselben Perspektive im Juni 2005. Trotz der insgesamt sehr natürlichen Umgebung fällt die räumliche Nähe der Rheinfelder Degussa AG und der Aluminiumhütte zu dem historischen Bauwerk auf. Silos und Schornsteine der Industrieanlagen behindern die Sicht auf die Stadt Rheinfelden (Schweiz). Was Landschaftsschützer und Schifffahrtsgegner verhindern wollten, wurde trotzdem Realität. (Quelle: Privataufnahme R. Steiner, Riedmatt)

Die Auswirkungen der Industrialisierung auf die Landschaft am Hochrhein Beispiel: Bad Säckingen

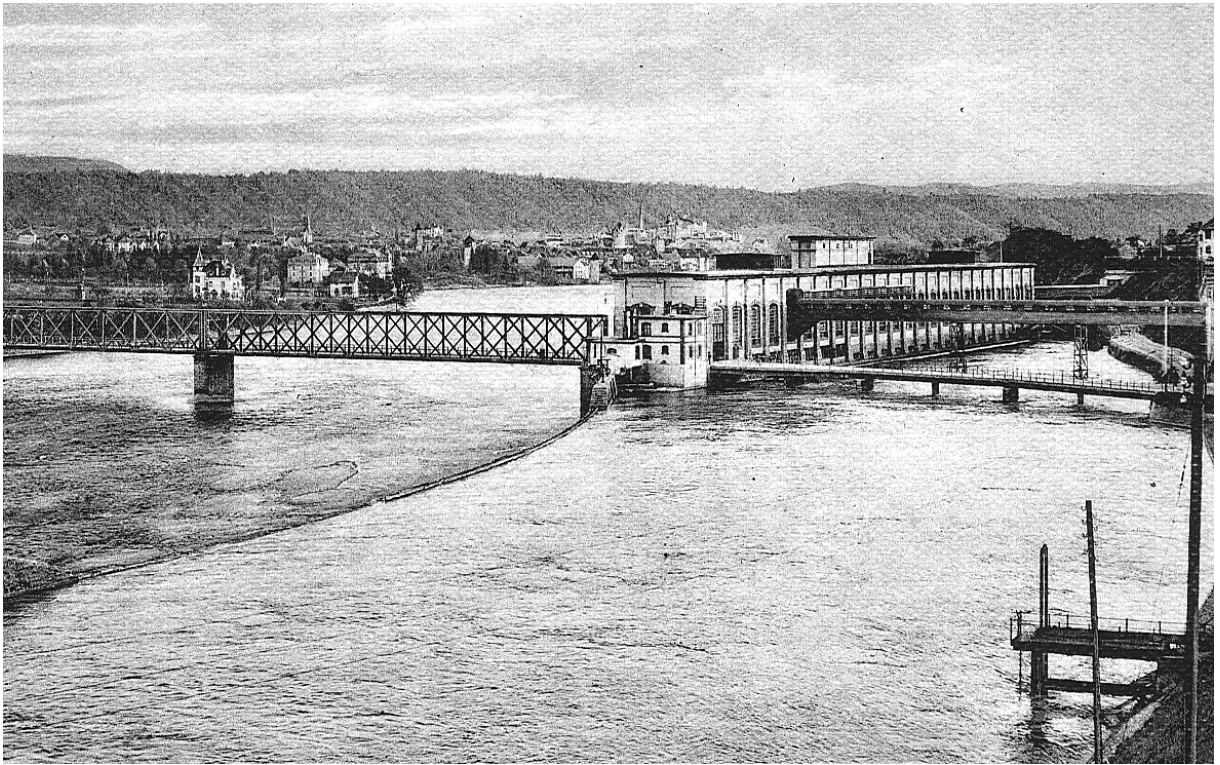


Blick auf Kurzentrum und Stadt Bad Säckingen. Auf dem gegenüberliegenden Rheinufer befinden sich die Betriebsstätten der Roche (gelber Pfeil) und der CIBA (roter Pfeil). Beide Werke waren zu Beginn der sechziger Jahre in bloßer Erwartung der Schiffbarmachung des Hochrheins errichtet worden. Andere Industrieunternehmen kauften große Geländeabschnitte entlang des Rheins. (Quelle: Bodan-Verlag, Kreßbronn (Bodensee))

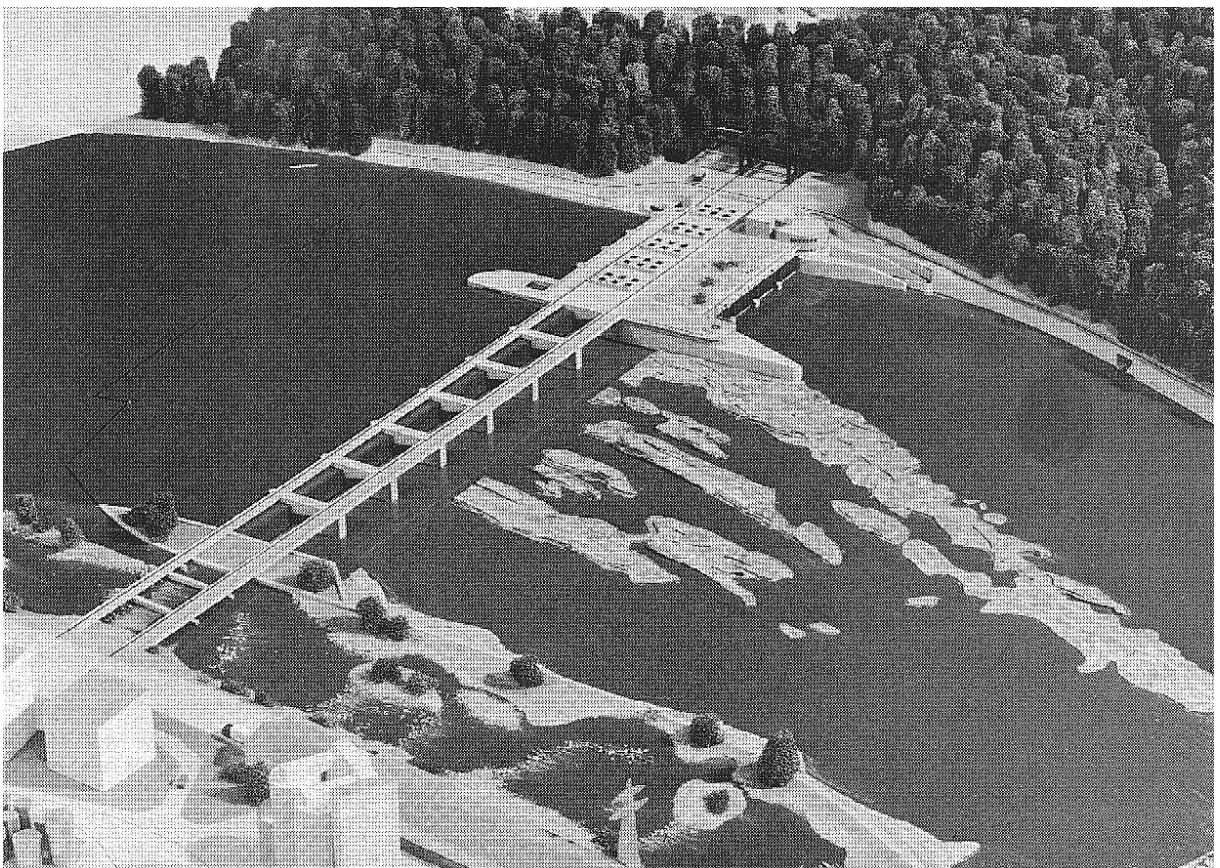


Blick von Stein (Schweiz) auf die historische Holzbrücke und das St. Fridolin'smünster von Bad Säckingen. Das Geschäft mit dem Tourismus aufgrund eines hohen Kultur-, Freizeit- und Erholungswertes ist ein für die Stadt unverzichtbarer Wirtschaftsfaktor geworden. (Quelle: Foto-Forstmeier, Bad Säckingen)

Kraftwerk Rheinfelden (Baden)

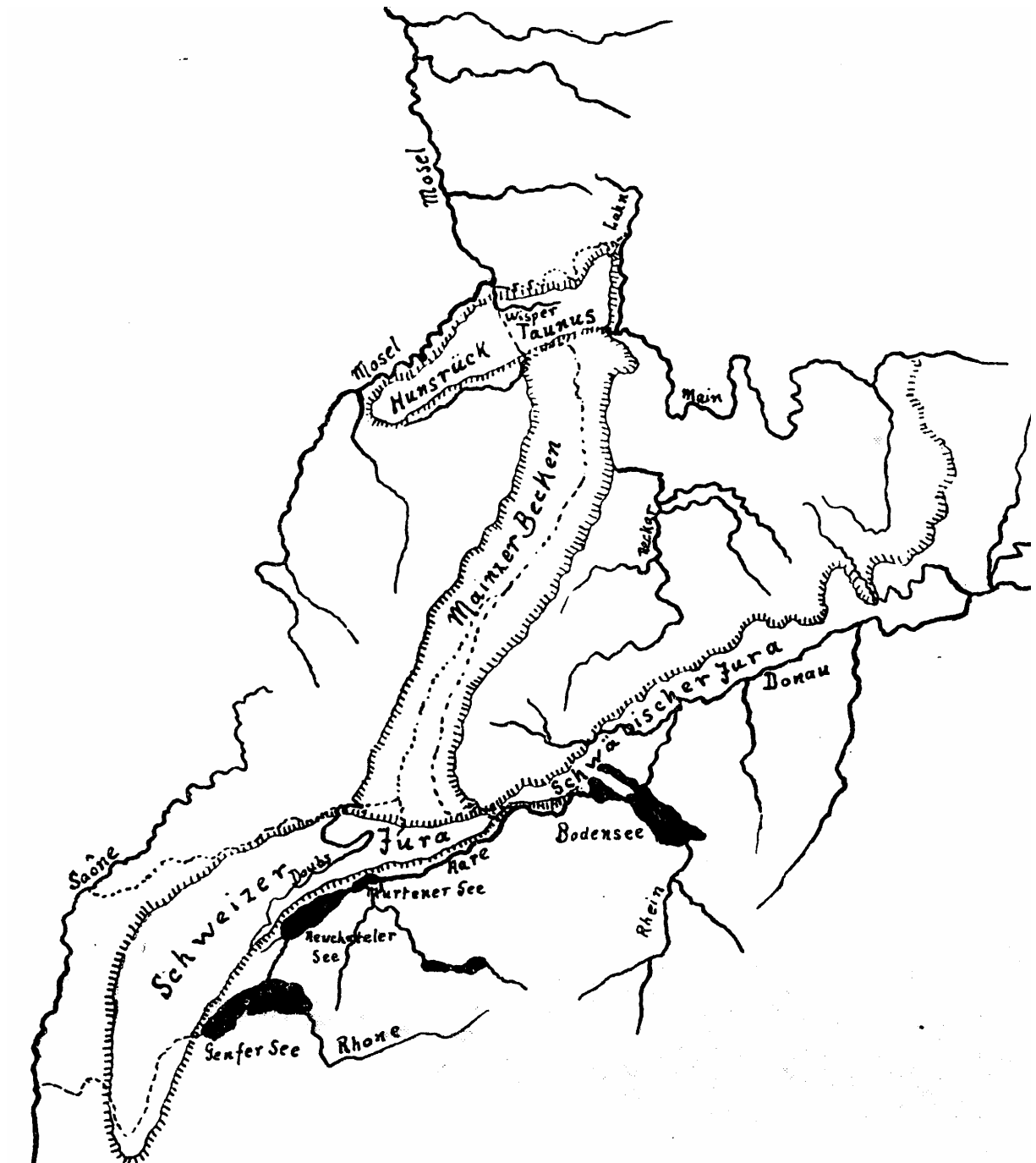


Kraftübertragungswerk Rheinfelden (erbaut 1895-1898). Mittels eines Werkkanals (Vordergrund) wird das Wasser auf das Maschinenhaus zugeführt. (Quelle: Postkarte um 1910)



Modell des geplanten Kraftwerks bei Rheinfelden. Das Bild zeigt, wie unterhalb des Stauwehrs (rechts) die Felsen des früheren „Gewilds“ zu Tage treten. (Quelle: Südkurier, 10. April 1997)

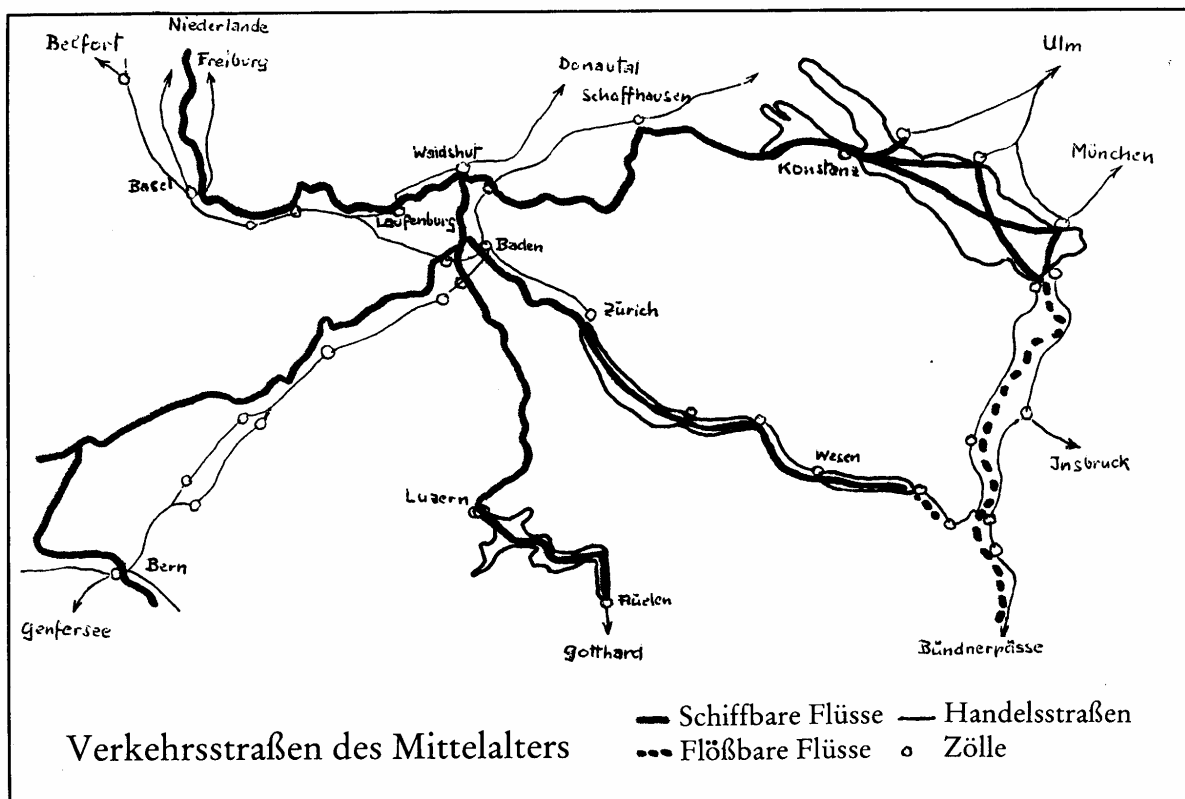
**Physikalisch-geologische Betrachtung
zur Anatomie des Rheinlaufs
nach Kobelt**



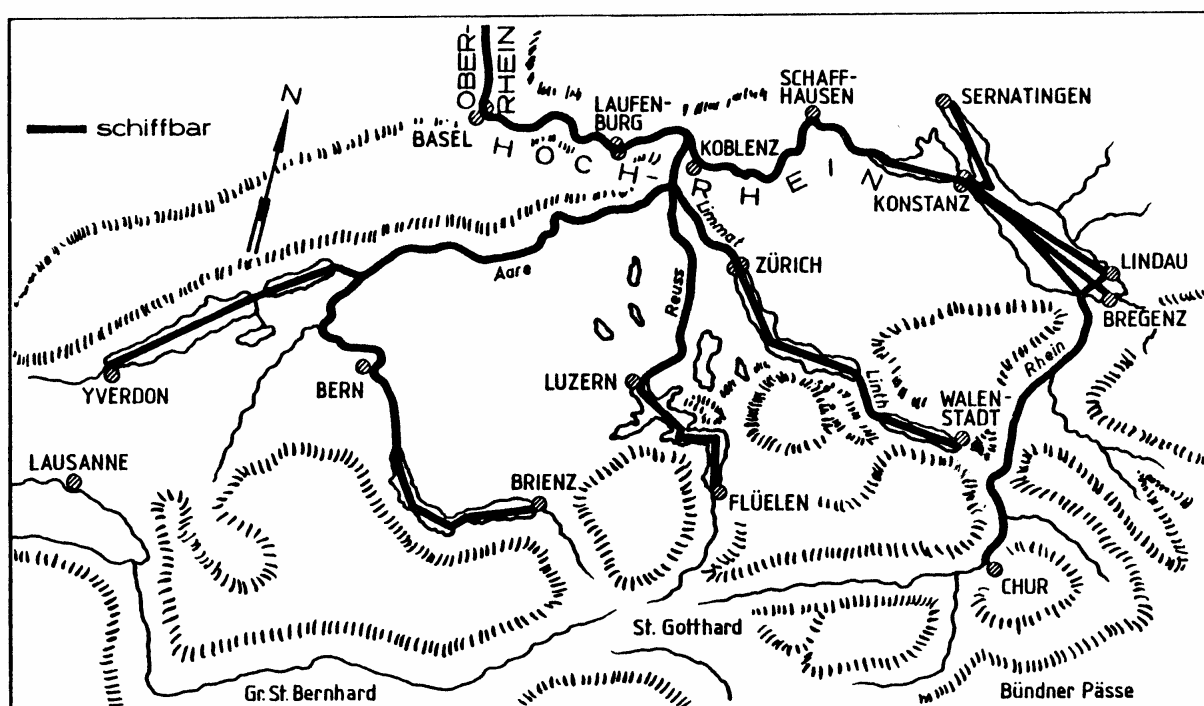
Die Karte zeigt, dass der Rhein ursprünglich nicht über die Aaremündung hinaus nach Westen in Richtung Basel weiterfloss, sondern zusammen mit der Aare, dem Bodensee sowie über eine Verbindung durch den oberschwäbischen Raum mit der Donau ein gemeinsames Flusssystem bildete.

Quelle: Haas, Fritz: Die Najadenfauna des Oberrheins vom Diluvium bis zur Jetztzeit, Diss. Heidelberg 1910, S. 6.

Das Verkehrswegesystem der Schweiz und des Hochrheingebiets im Mittelalter



Quelle: Jehle, Fridolin: Die gemeinsame Stadt (Geschichte der Stadt Laufenburg, Bd. 1),
Freiburg i. Br. 1979, S. 13.



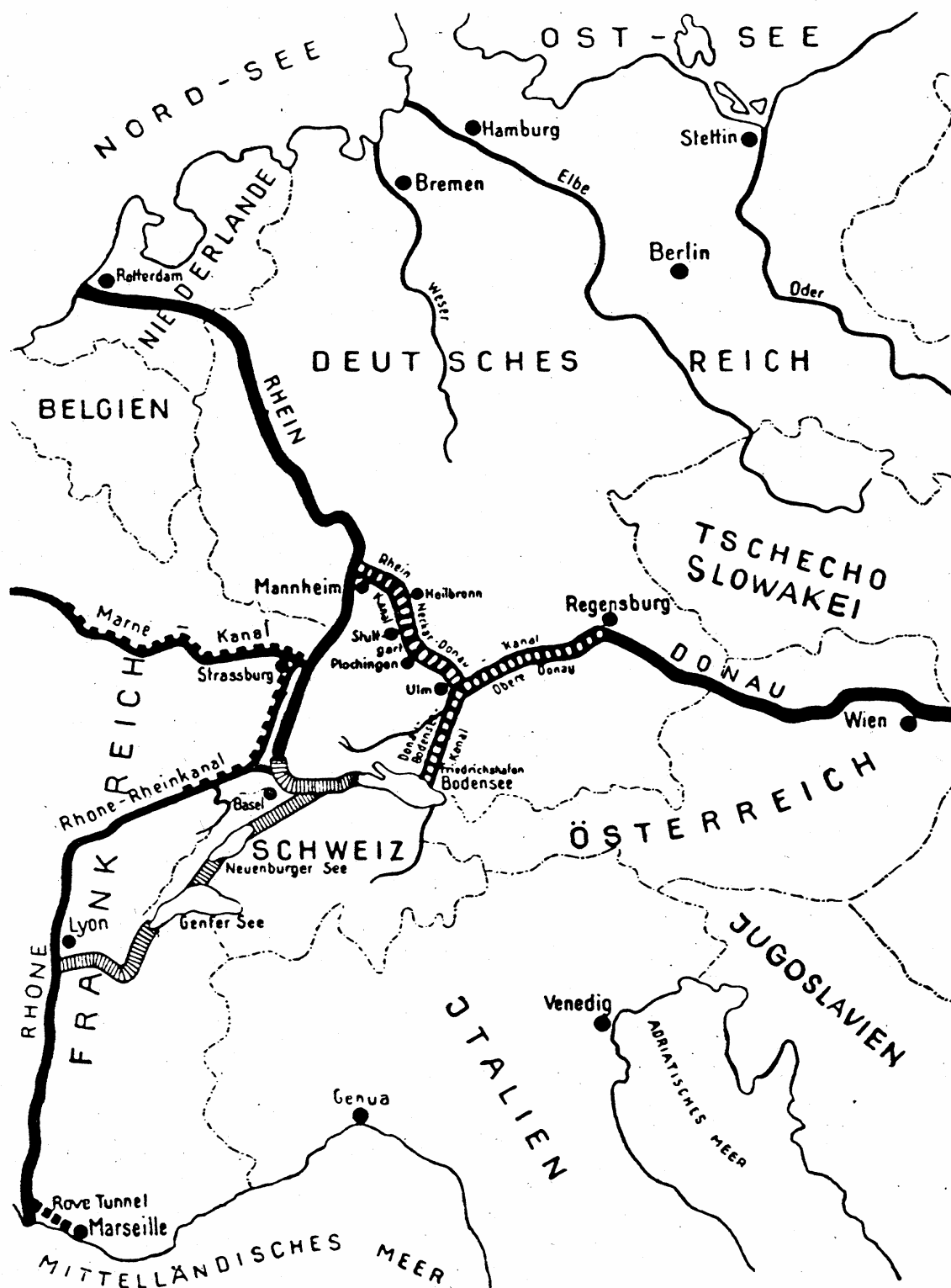
Quelle: Schneider, Paul Gustav: Des Stromes „hilff, fűrdernuß und Gunst“. Vom Nutzen und der Nutzung des Hochrheins. In: Geiges, Leif: Der Hochrhein, Stuttgart 1984, S. 31.

Wasserstraßenprojekte in der NS-Zeit (I)



Quelle: Schwarz, O.: Südwestdeutsche Wasserstraßenprojekte. In: Süddeutsche Wasserstraßen, 16 Jg.(1941), Heft 4, (S. 91-102), S. 91.

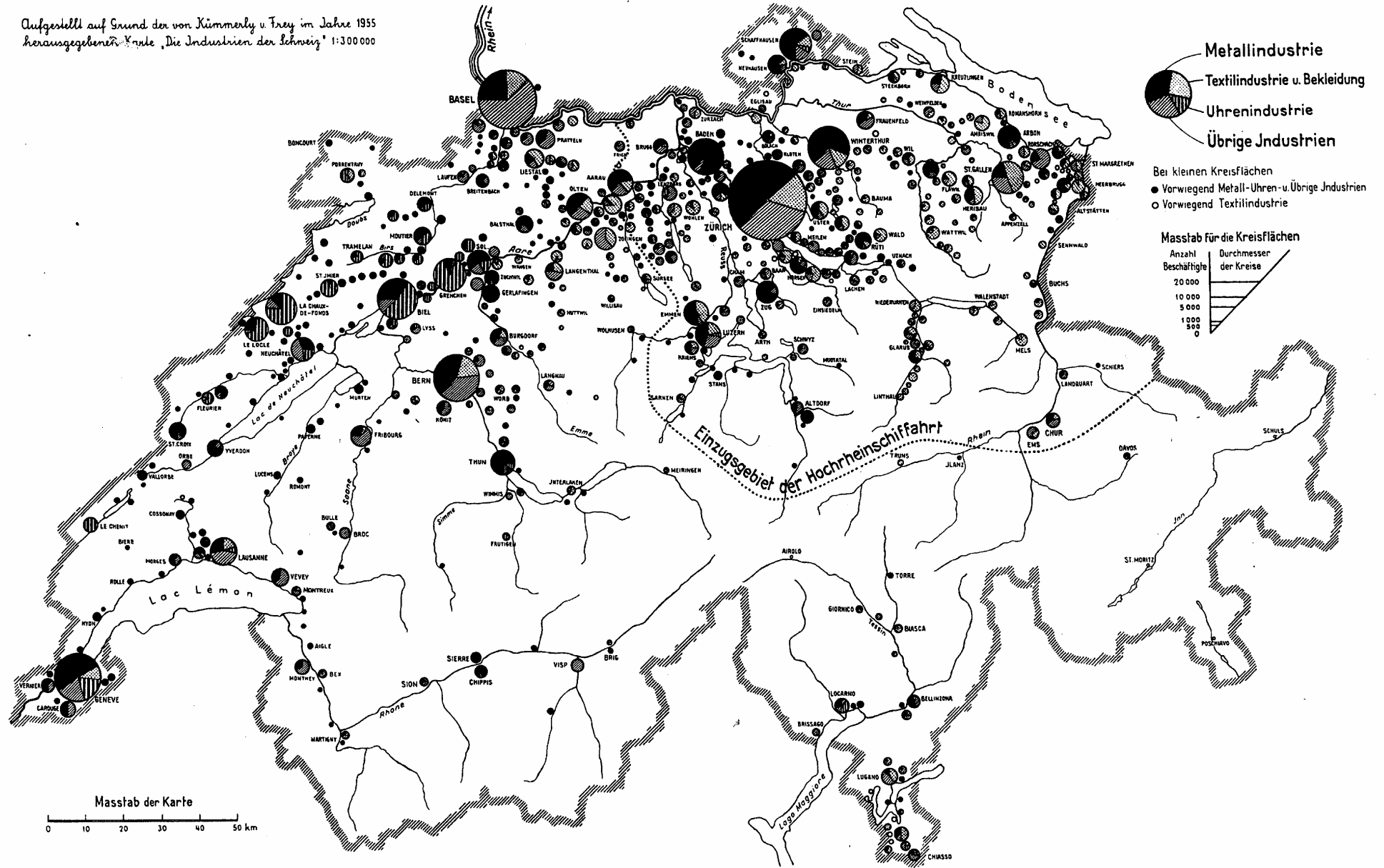
Wasserstraßenprojekte in der NS-Zeit (II)



Quelle: Nesper, Felix: Der Anschluß des Bodensees an das mitteleuropäische Binnenschiffahrtsnetz.
In: Süddeutsche Wasserstraßen, 13 Jg.(1937), Heft 4, (S. 151-156), S. 153.

Die Industriebranchen der Schweiz (Stand: 1953)

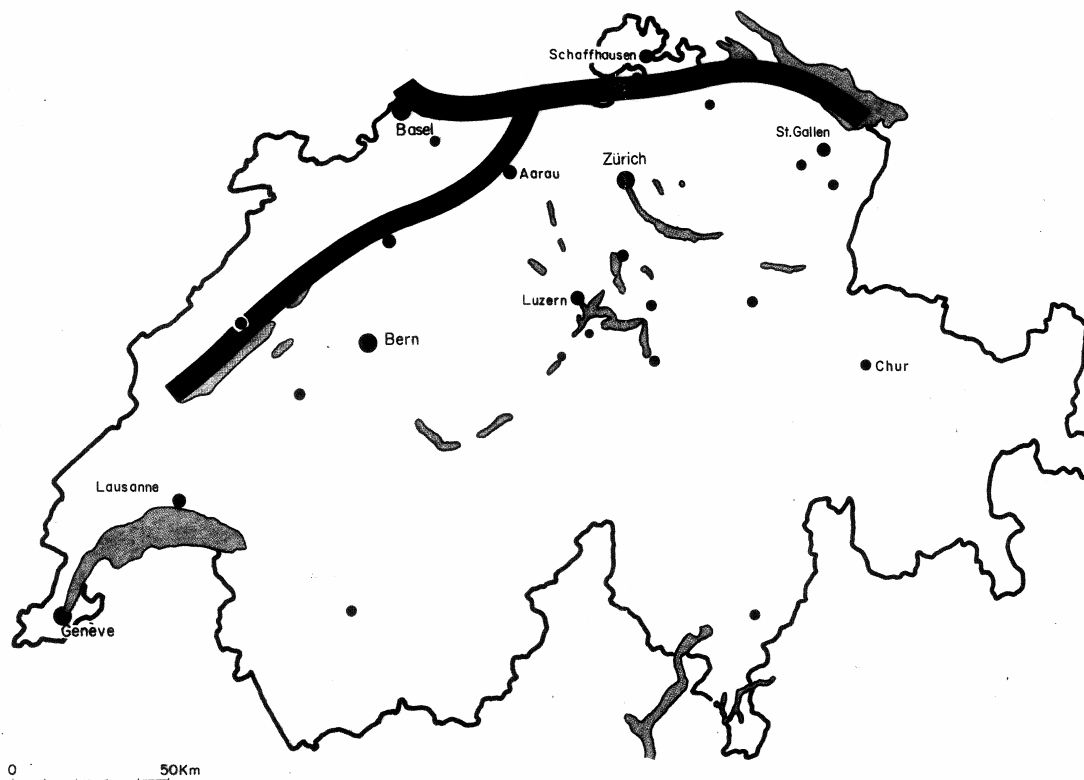
Aufgestellt auf Grund der von Kimmery u. Frey im Jahre 1955
herausgegebenen Karte „Die Industrien der Schweiz“ 1:300 000



Quelle: Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Frage der Schiffbarmachung des Hochrheins (vom 2. März 1956), hrsg. v. Schweizerischen Bundesrat, Bern 1956, S. 56.

Vollausbau- und Teilausbauvariante (einschl. Aareschifffahrt)

Vollausbauvariante – Ausbau des Hochrheins bis in den Bodensee



Teilausbauvariante – Ausbau des Hochrheins bis in den Raum Aaremündung (Waldshut)

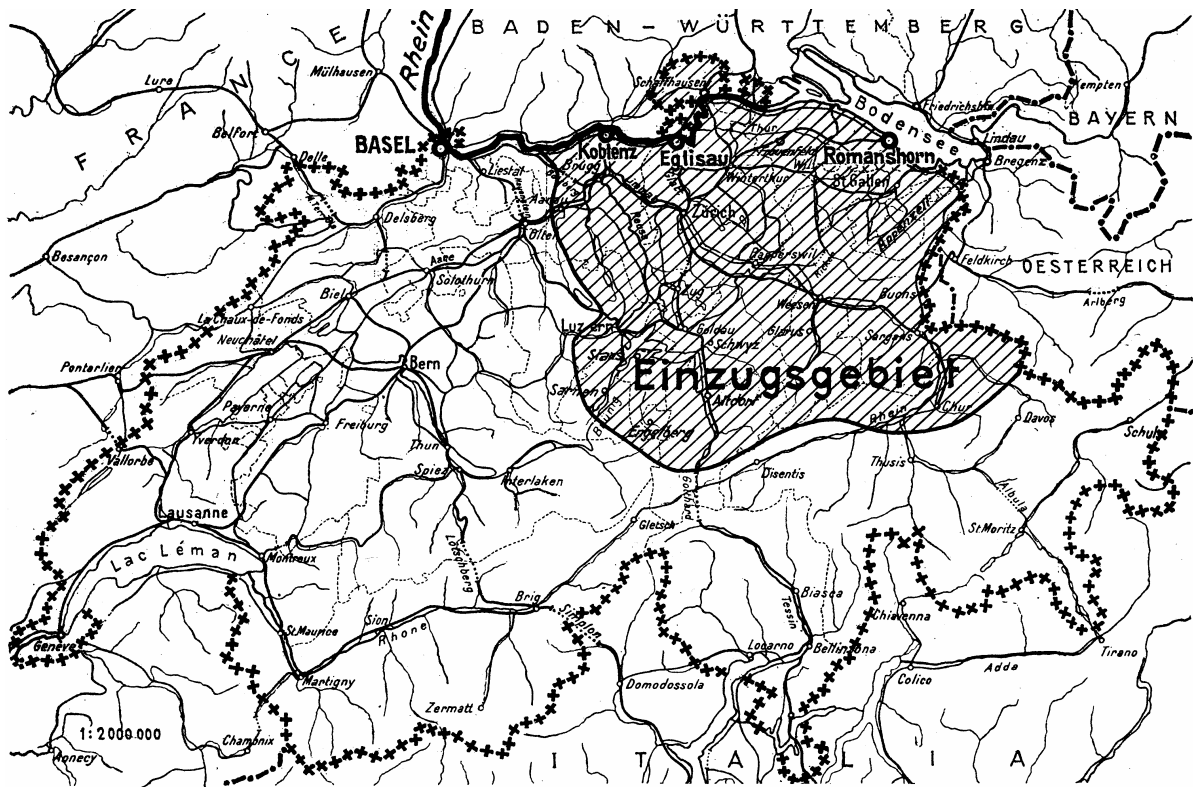


Quelle: Bericht des Regierungsrates des Kantons St. Gallen an den Großen Rat über den Stand des Hochrhein-schifffahrtsprojektes (vom 09. April 1963), hrsg. v. Regierungsrat des Kantons St. Gallen, St. Gallen 1963, Anhang.

Prognostiziertes Einzugsgebiet der Hochrheinwasserstraße

Einzugsgebiet der Hochrheinschifffahrt in der Schweiz

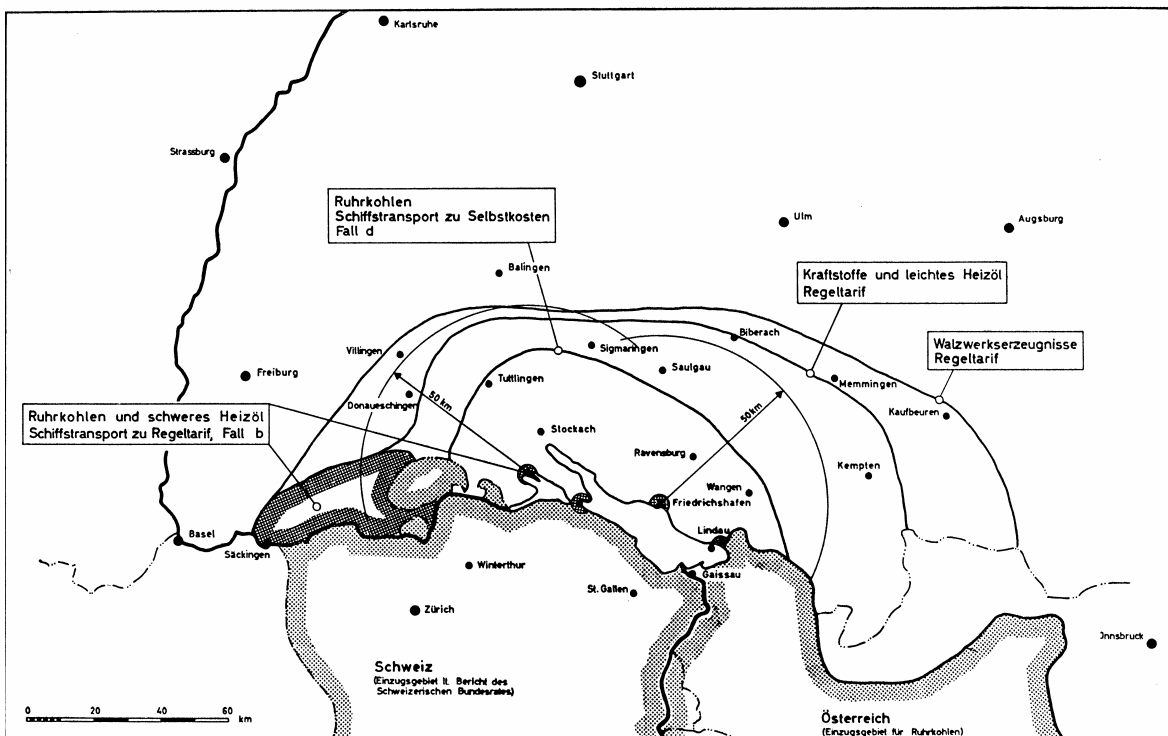
nach dem Bericht des Bundesrats an die Bundesversammlung vom 02. März 1956



Quelle: Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Frage der Schiffbarmachung des Hochrheins vom 02. März 1956, hrsg. v. Schweizerischen Bundesrat, Bern 1956, S. 35.

Einzugsgebiet der Hochrheinschifffahrt in Deutschland

nach dem Gutachten von Walther Lambert von 1962

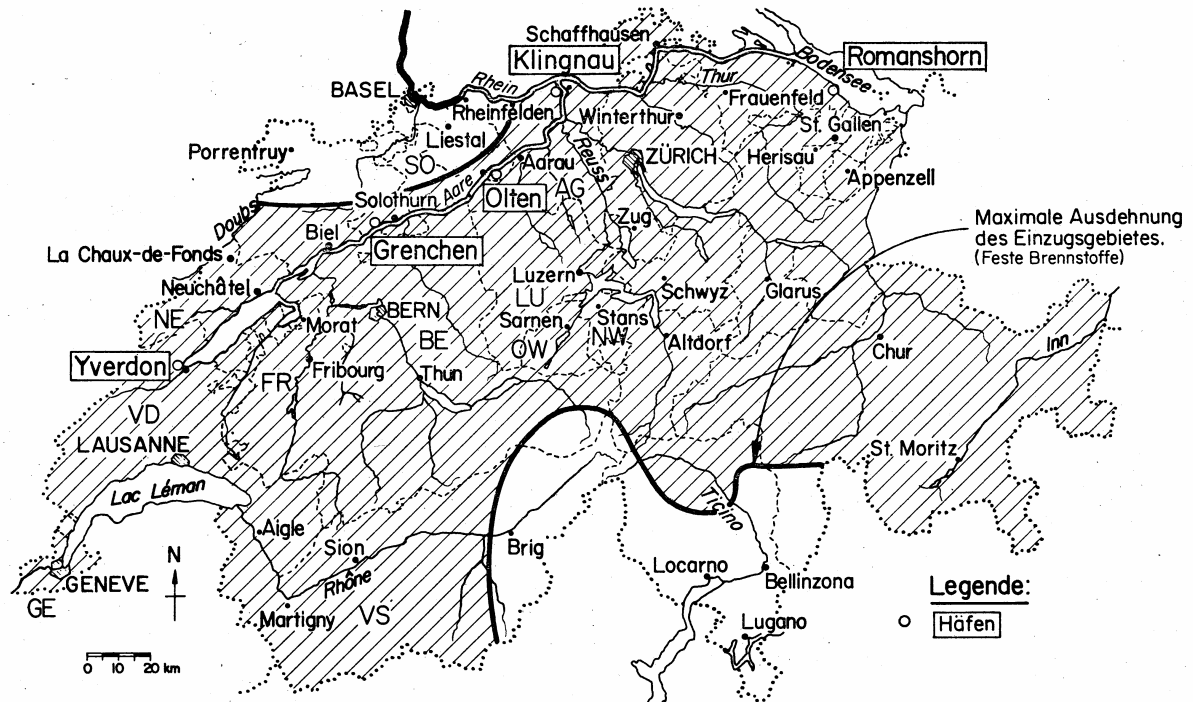


Quelle: Lambert, Walther: Verkehrswissenschaftliche Untersuchung über die Schiffbarmachung des Hochrheins. In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 33 Jg.(1962), Heft 1, (S. 34-59), S. 47.

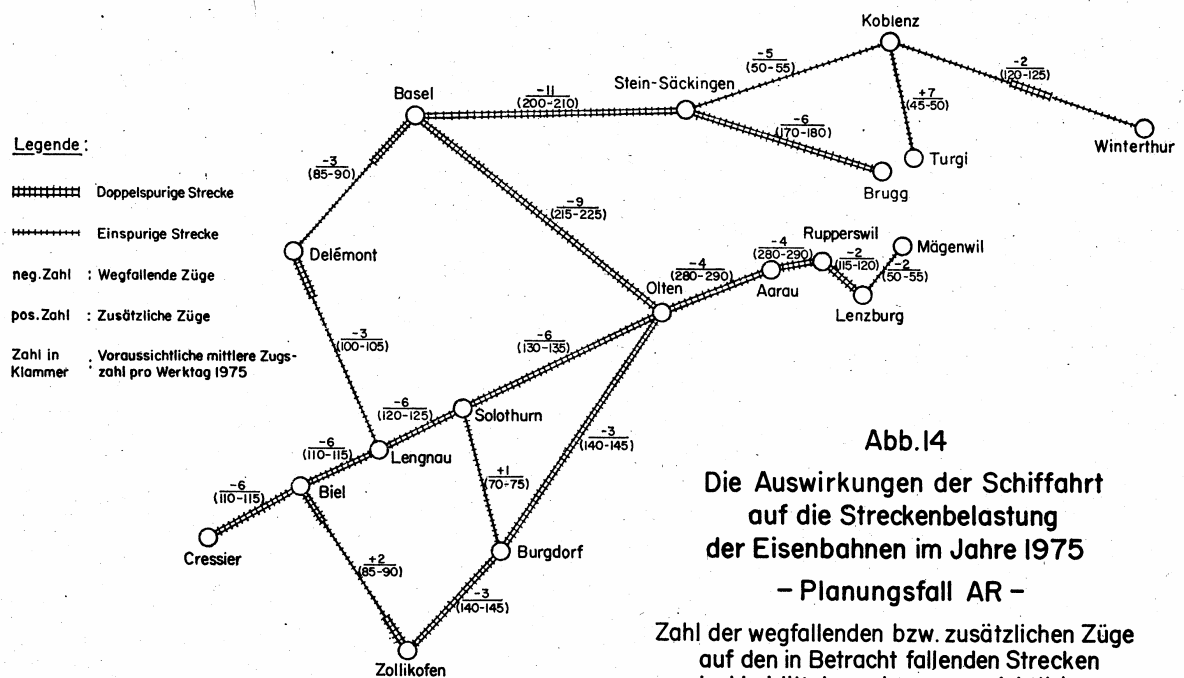
Einzugsgebiete der Hochrhein- und der Aareschifffahrt (Planungsfälle)

nach dem Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung vom 11. Mai 1965

Planungsfall „AR“: Ausbau des Hochrheins bis in den Bodensee und der Aare bis zu den westschweizerischen Juraseen



Planungsfall „AR“: Auswirkungen (Entlastung) auf das schweizerische Eisenbahnnetz

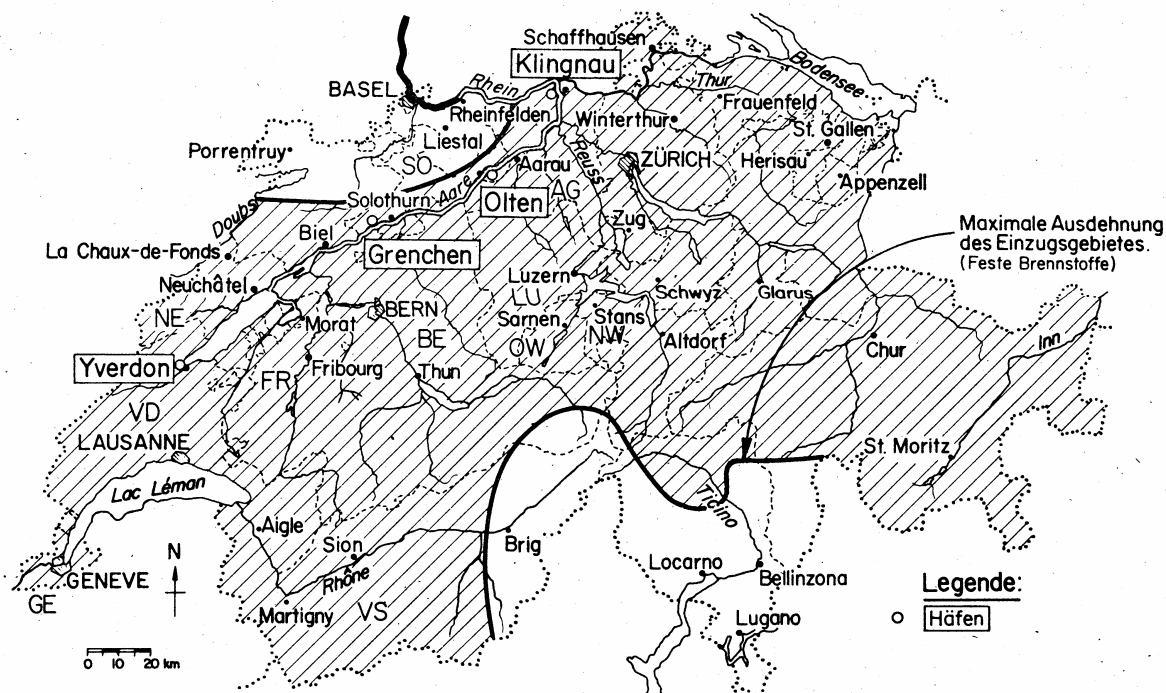


Quelle: Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Fragen der Schifffahrtsverbindung Adria-Langensee, der Schiffbarmachung der Aare und der Entlastung des Verkehrsapparates durch eine Schiffbarmachung von Hochrhein und Aare vom 11. Mai 1965, hrsg. v. Schweizerischen Bundesrat, Bern 1965, S. 107, 117.

Einzugsgebiete der Hochrhein- und der Aareschifffahrt (Planungsfälle)

nach dem Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung vom 11. Mai 1965

Planungsfall „A“: Ausbau des Hochrheins bis Klingnau und der Aare bis zu den westschweizerischen Juraseen



Planungsfall „A“: Auswirkungen (Entlastung) auf das schweizerische Eisenbahnnetz

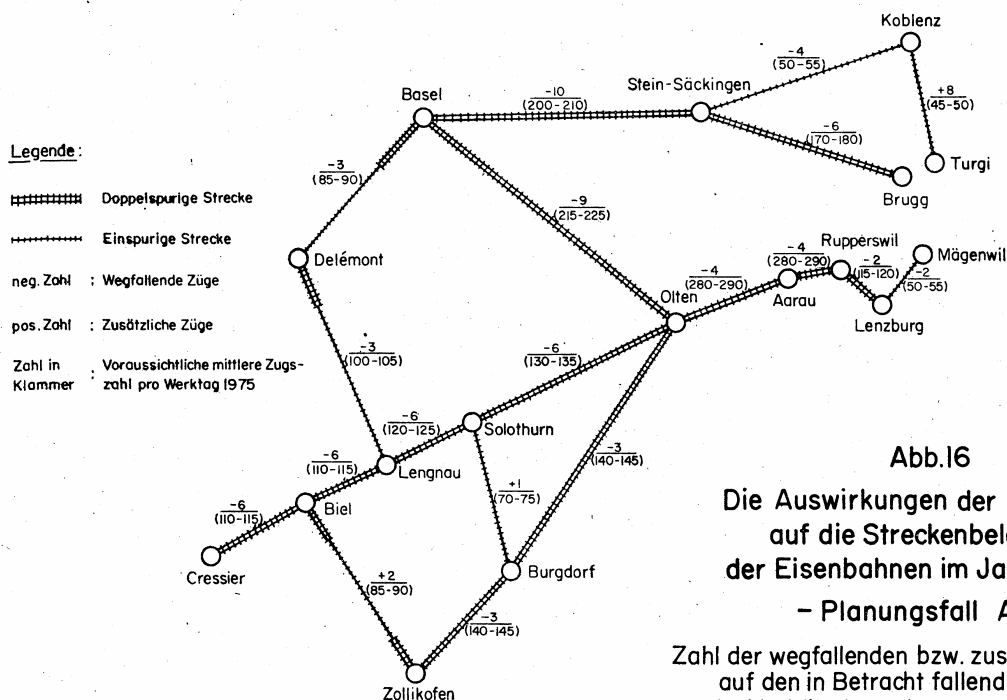


Abb.16

Die Auswirkungen der Schifffahrt auf die Streckenbelastung der Eisenbahnen im Jahre 1975

- Planungsfall A -

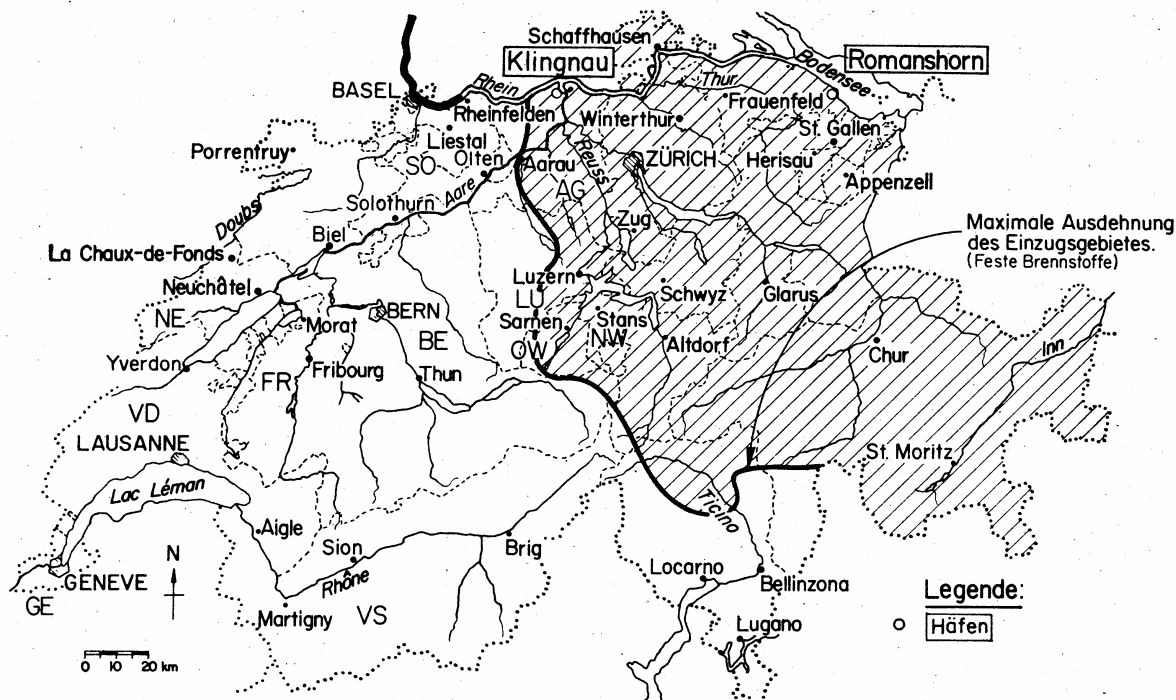
Zahl der wegfallenden bzw. zusätzlichen Züge auf den in Betracht fallenden Strecken im Verhältnis zu den voraussichtlichen Zugzahlen pro Werktag 1975

Quelle: Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Fragen der Schifffahrtsverbindung Adria-Langensee, der Schiffbarmachung der Aare und der Entlastung des Verkehrsapparates durch eine Schiffbarmachung von Hochrhein und Aare vom 11. Mai 1965, hrsg. v. Schweizerischen Bundesrat, Bern 1965, S. 109, 119.

Einzugsgebiete der Hochrhein- und der Aareschifffahrt (Planungsfälle)

nach dem Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung vom 11. Mai 1965

Planungsfall „R“: Ausbau des Hochrheins bis in den Bodensee bei gleichzeitigem Verzicht auf einen Ausbau der Aare



Planungsfall „R“: Auswirkungen (Entlastung) auf das schweizerische Eisenbahnnetz

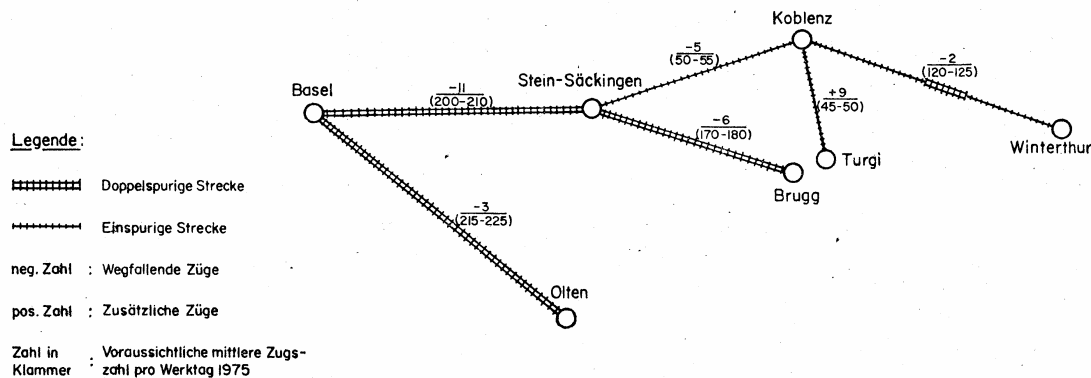


Abb.15

Die Auswirkungen der Schifffahrt
auf die Streckenbelastung
der Eisenbahnen im Jahre 1975

- Planungsfall R -

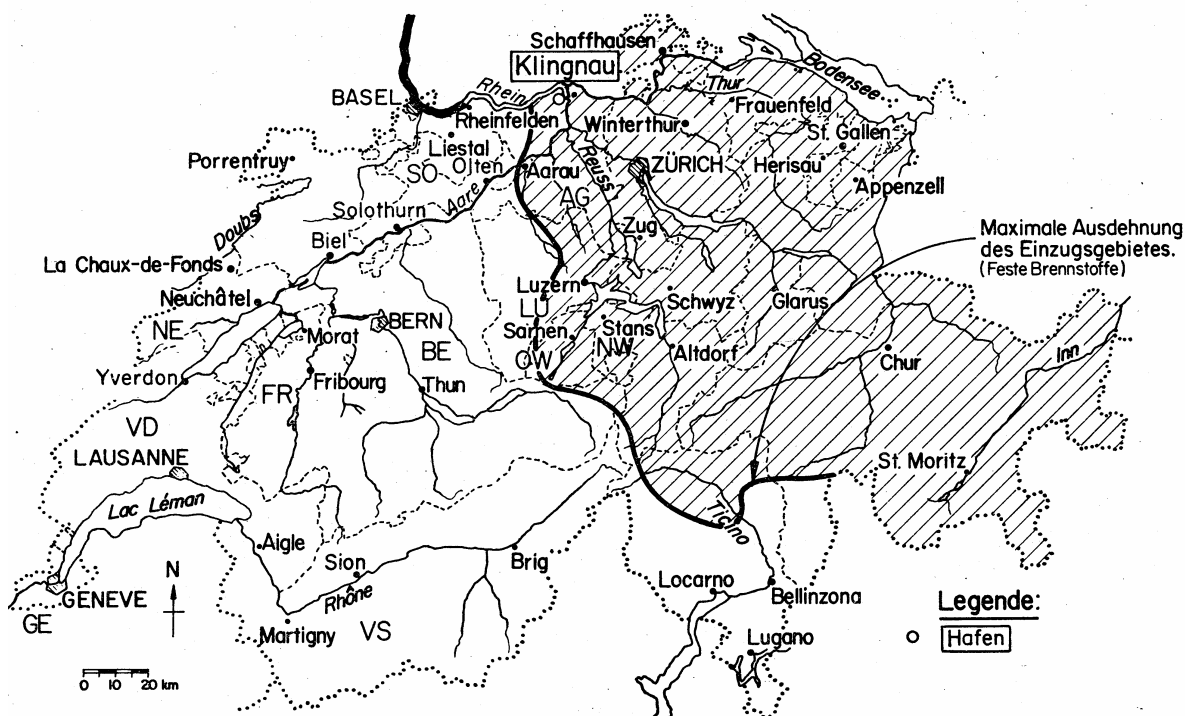
Zahl der wegfallenden bzw. zusätzlichen Züge
auf den in Betracht fallenden Strecken
im Verhältnis zu den voraussichtlichen
Zugszahlen pro Werktag 1975

Quelle: Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Fragen der Schifffahrtsverbindung Adria-Langensee, der Schiffbarmachung der Aare und der Entlastung des Verkehrsapparates durch eine Schiffbarmachung von Hochrhein und Aare vom 11. Mai 1965, hrsg. v. Schweizerischen Bundesrat, Bern 1965, S. 108, 118.

Einzugsgebiete der Hochrhein- und der Aareschifffahrt (Planungsfälle)

nach dem Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung vom 11. Mai 1965

Planungsfall „K“: Ausbau des Hochrheins bis Klingnau bei gleichzeitigem Verzicht auf einen Ausbau der Aare



Planungsfall „K“: Auswirkungen (Entlastung) auf das schweizerische Eisenbahnnetz

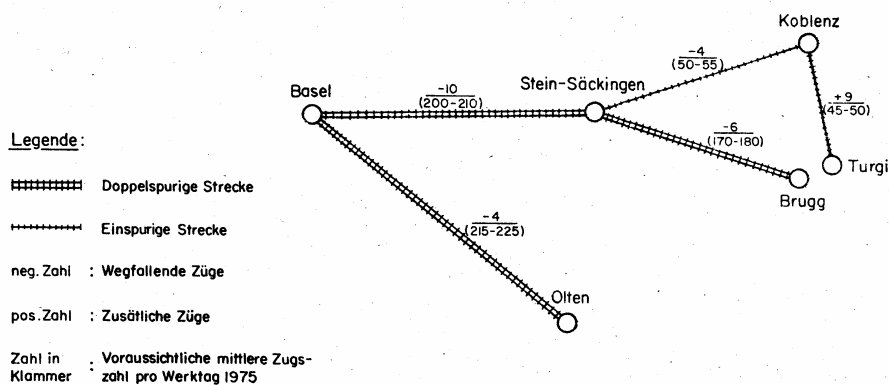


Abb.17

Die Auswirkungen der Schifffahrt
auf die Streckenbelastung
der Eisenbahnen im Jahre 1975

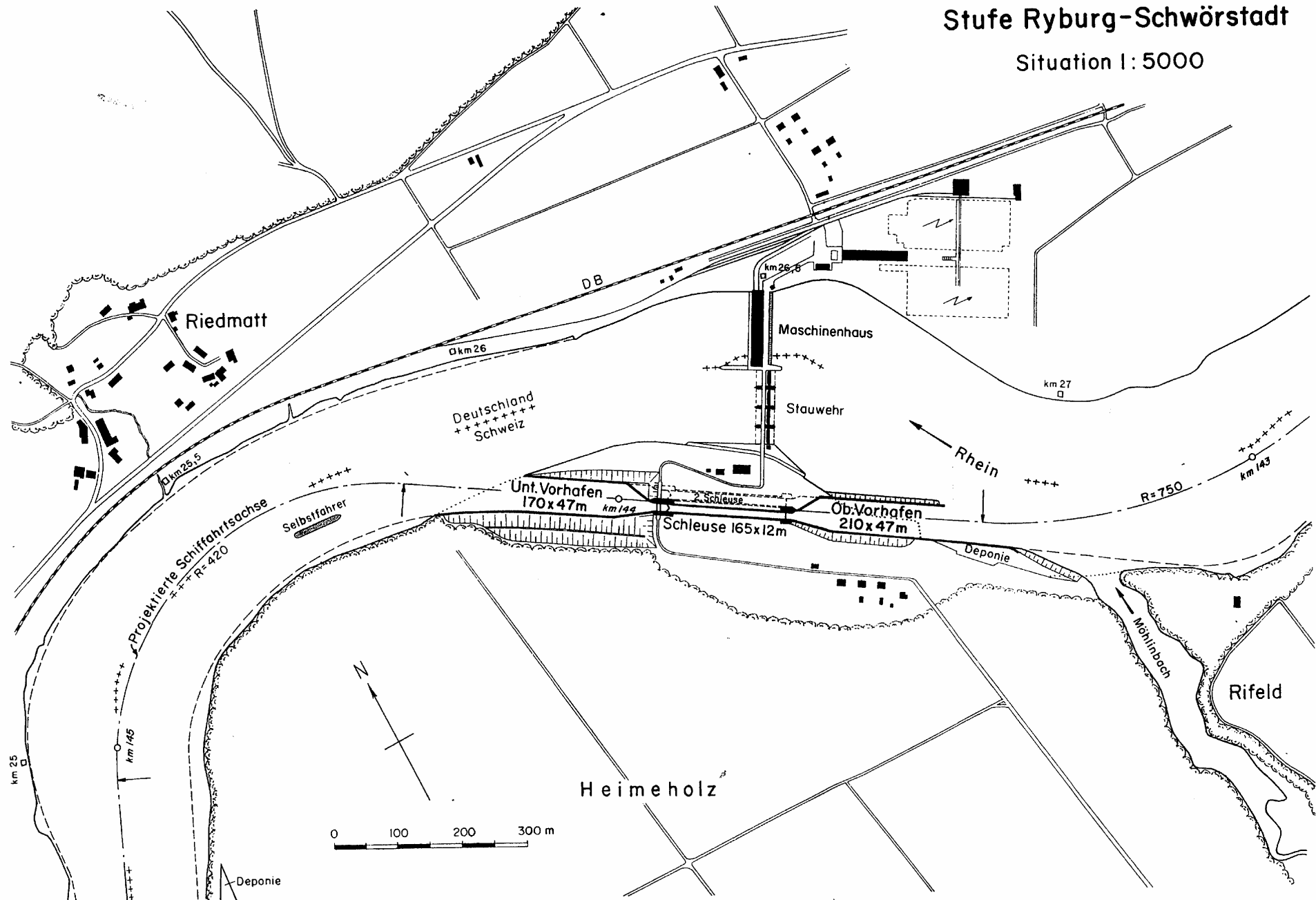
- Planungsfall K -

Zahl der wegfallenden bzw. zusätzlichen Züge
auf den in Betracht fallenden Strecken
im Verhältnis zu den voraussichtlichen
Zugszahlen pro Werktag 1975

Quelle: Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Fragen der Schifffahrtsverbindung Adria-Langensee, der Schiffbarmachung der Aare und der Entlastung des Verkehrsapparates durch eine Schiffbarmachung von Hochrhein und Aare vom 11. Mai 1965, hrsg. v. Schweizerischen Bundesrat, Bern 1965, S. 110, 120.

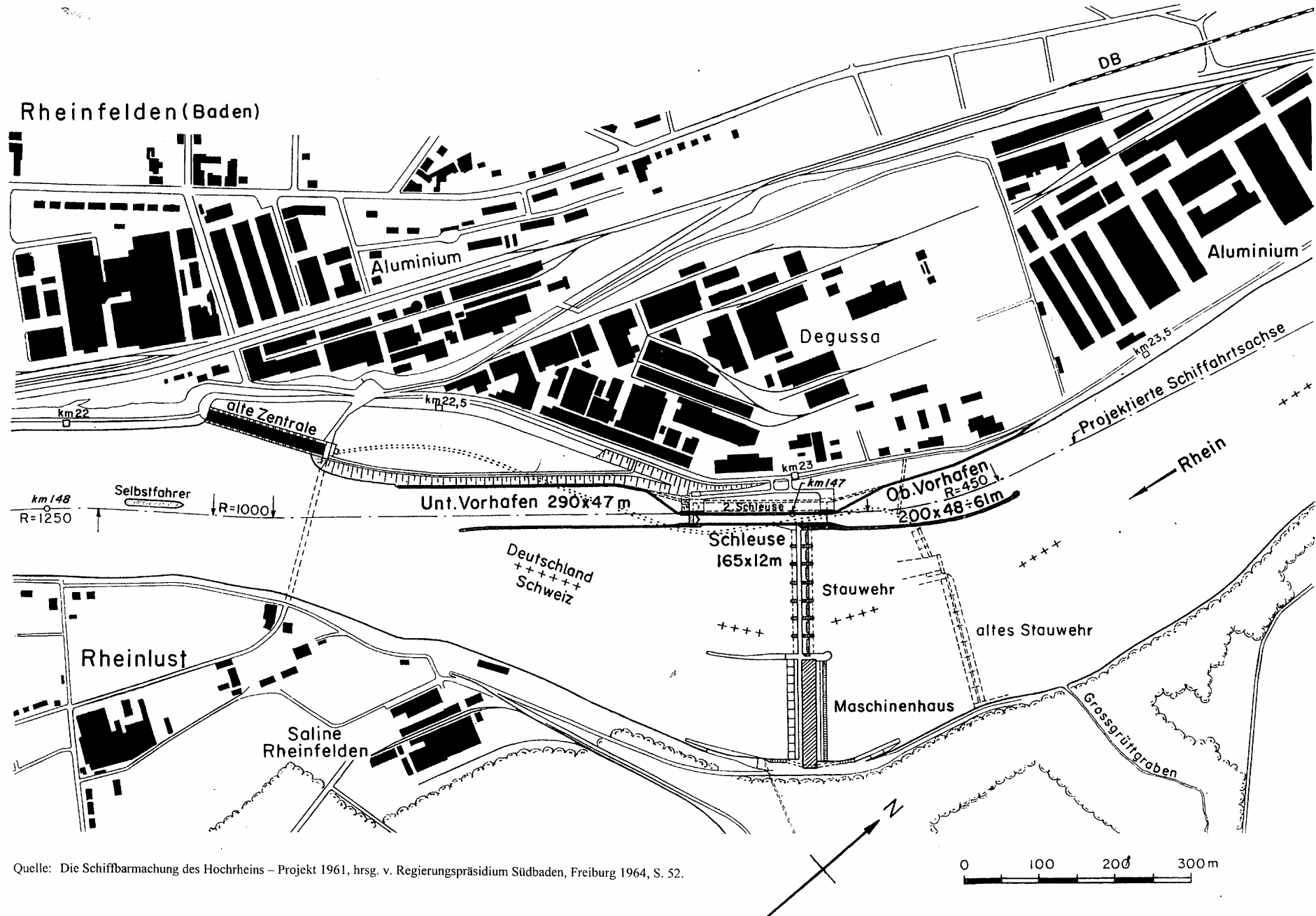
Stufe Ryburg-Schwörstadt

Situation I: 5000



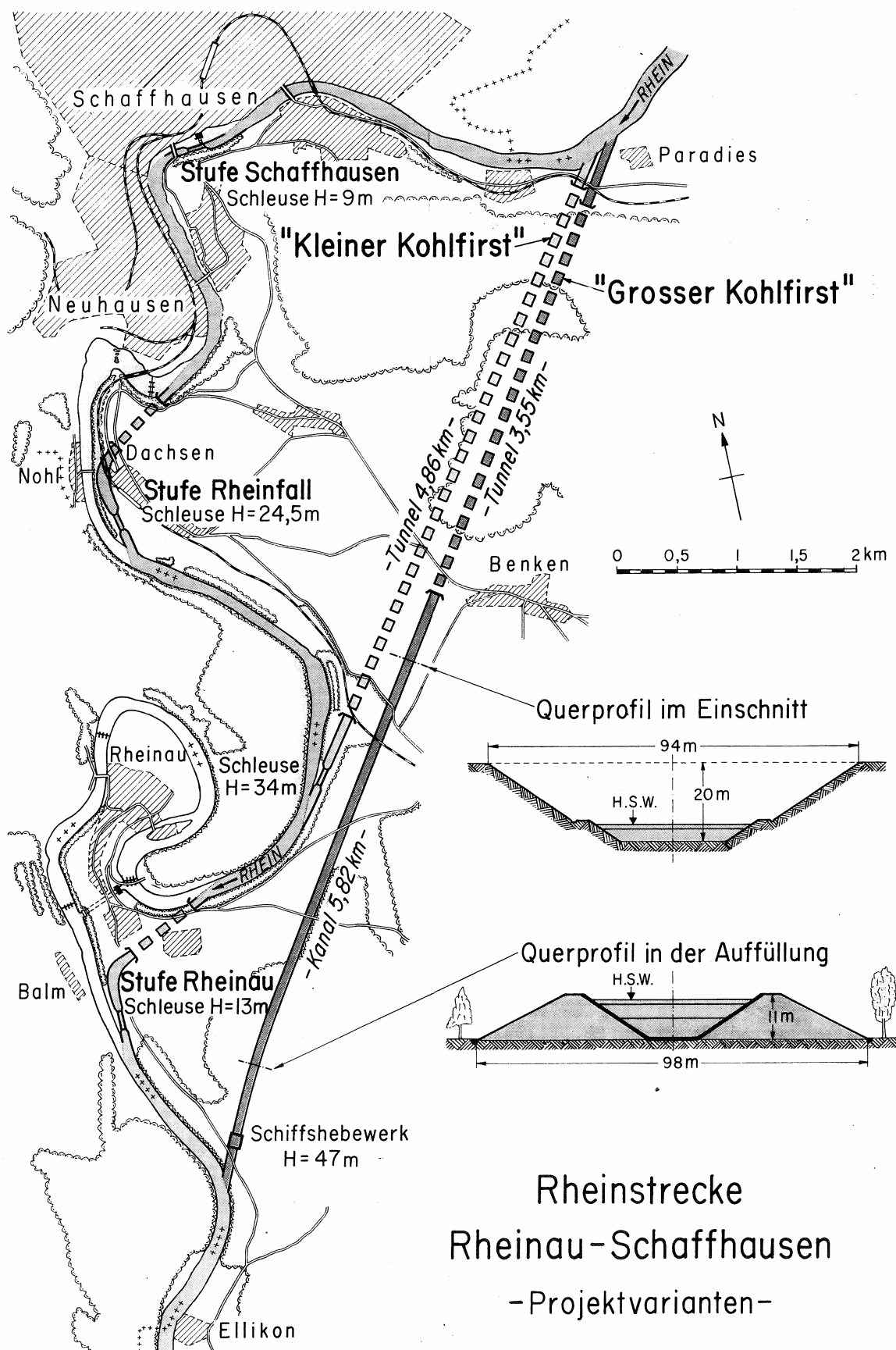
Stufe Rheinfelden

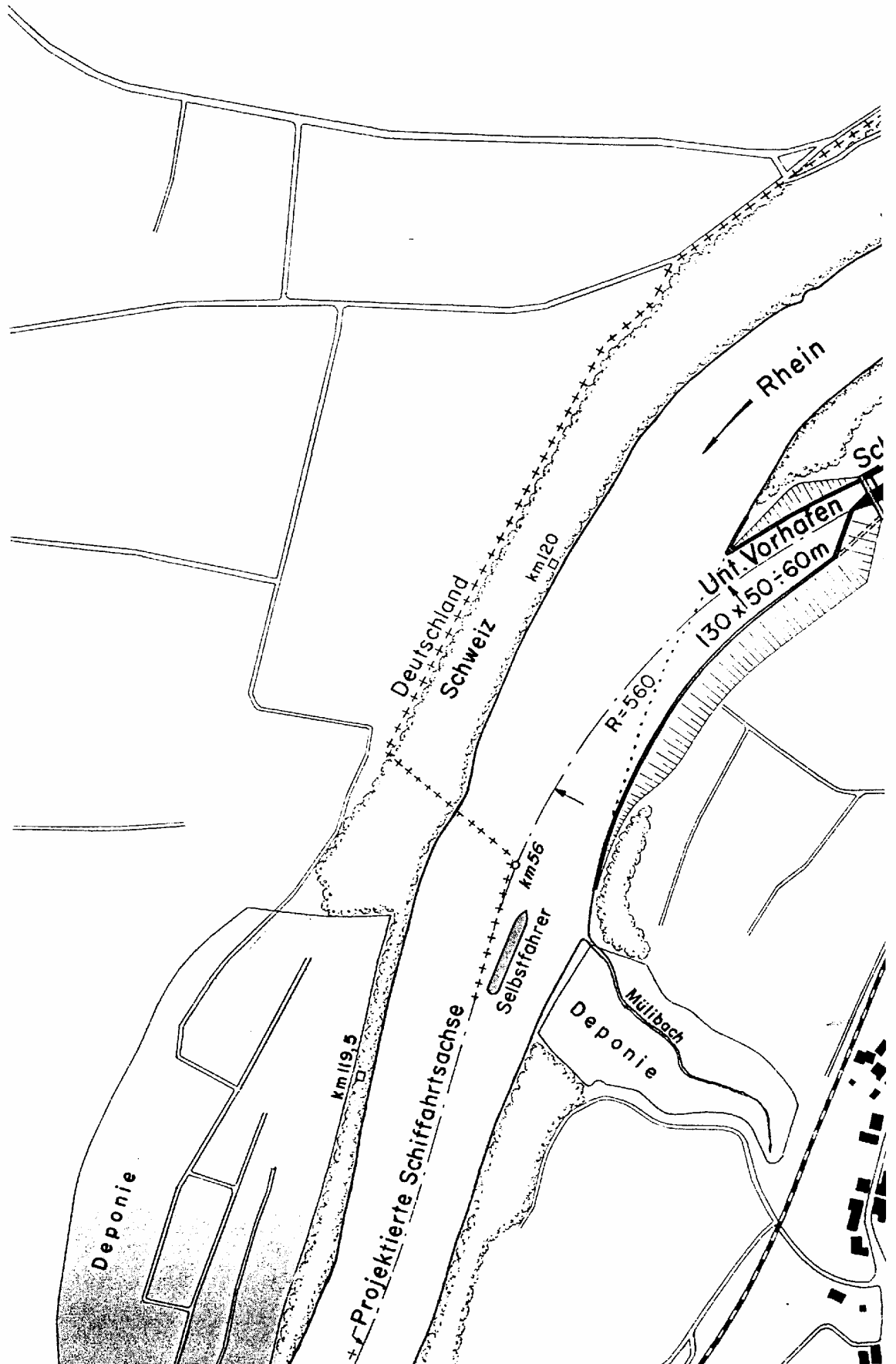
Situation I: 5000



Quelle: Die Schiffbarmachung des Hochrheins – Projekt 1961, hrsg. v. Regierungspräsidium Südbaden, Freiburg 1964, S. 52.

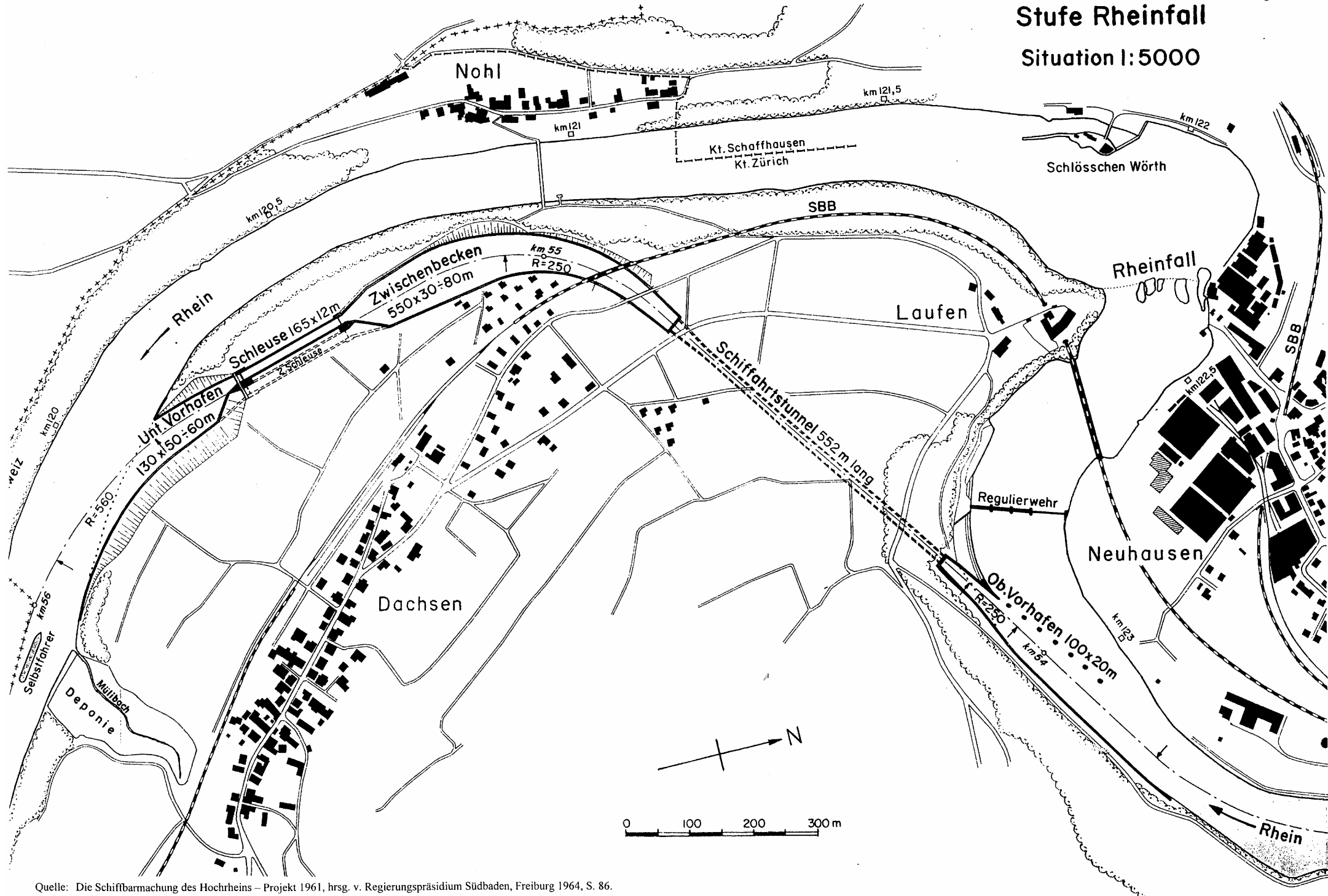
Projektvarianten zur Umgehung des Rheinfalls von Schaffhausen und der Rheinschleife von Rheinau

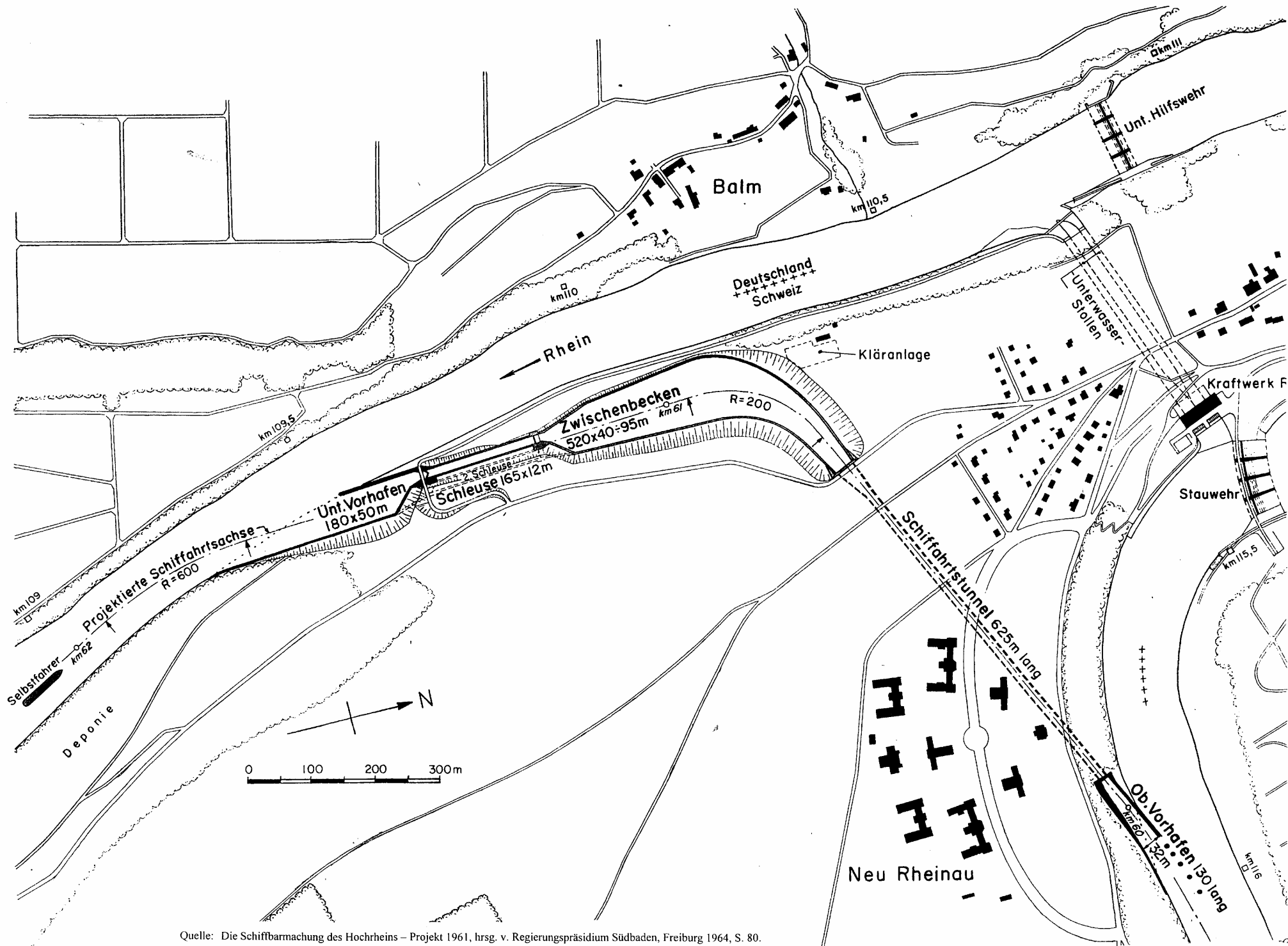




Stufe Rheinfall

Situation I: 5000

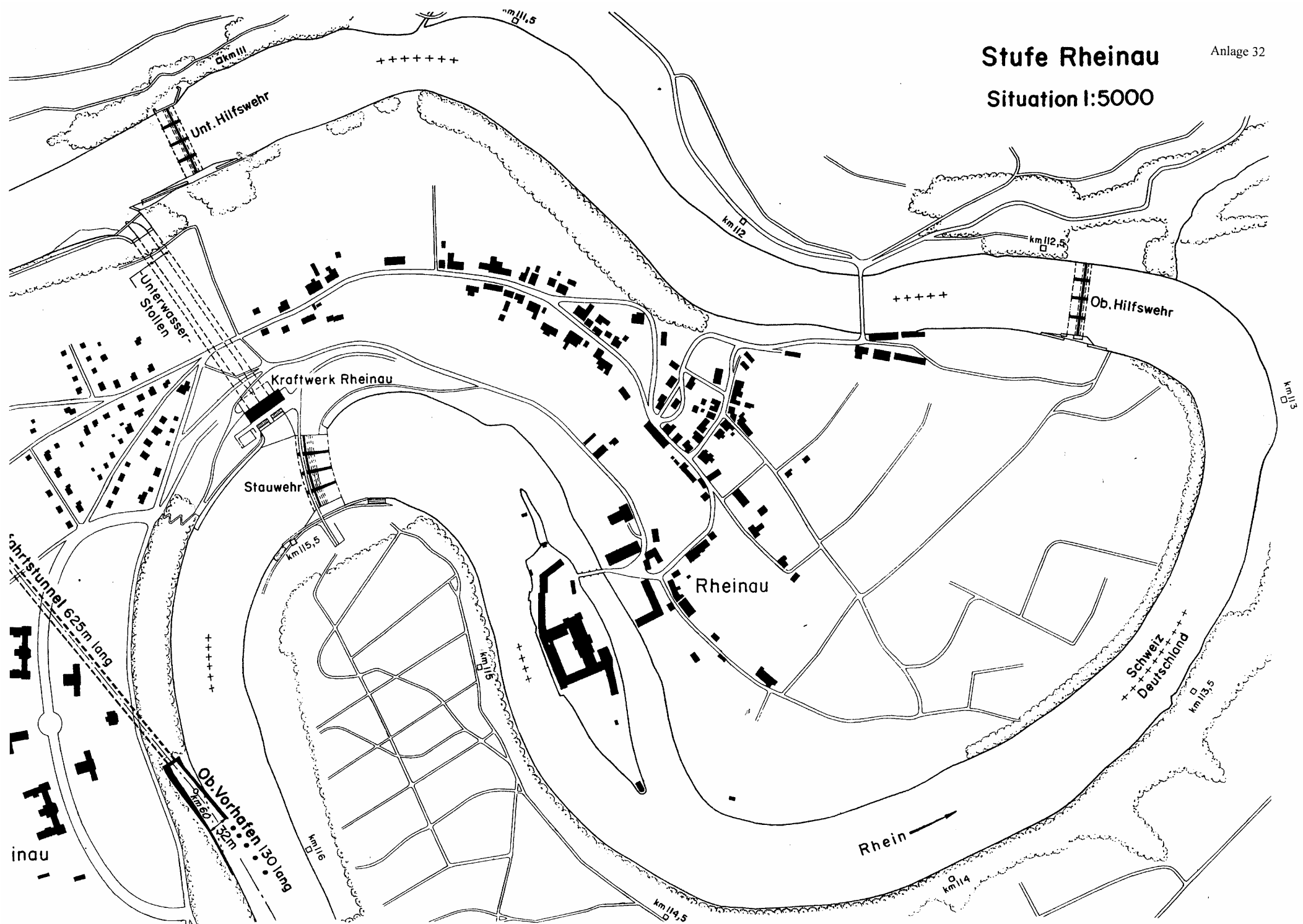


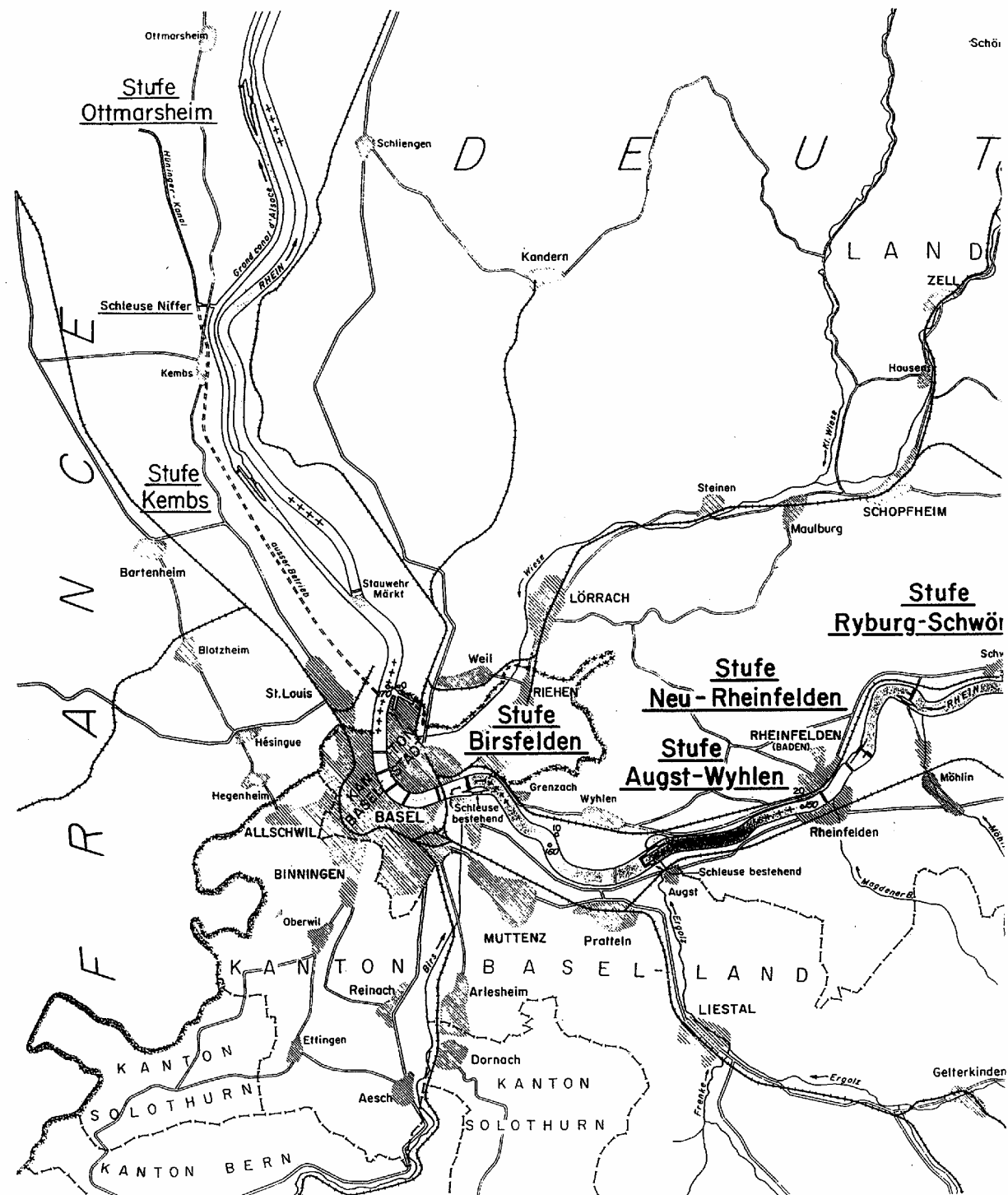


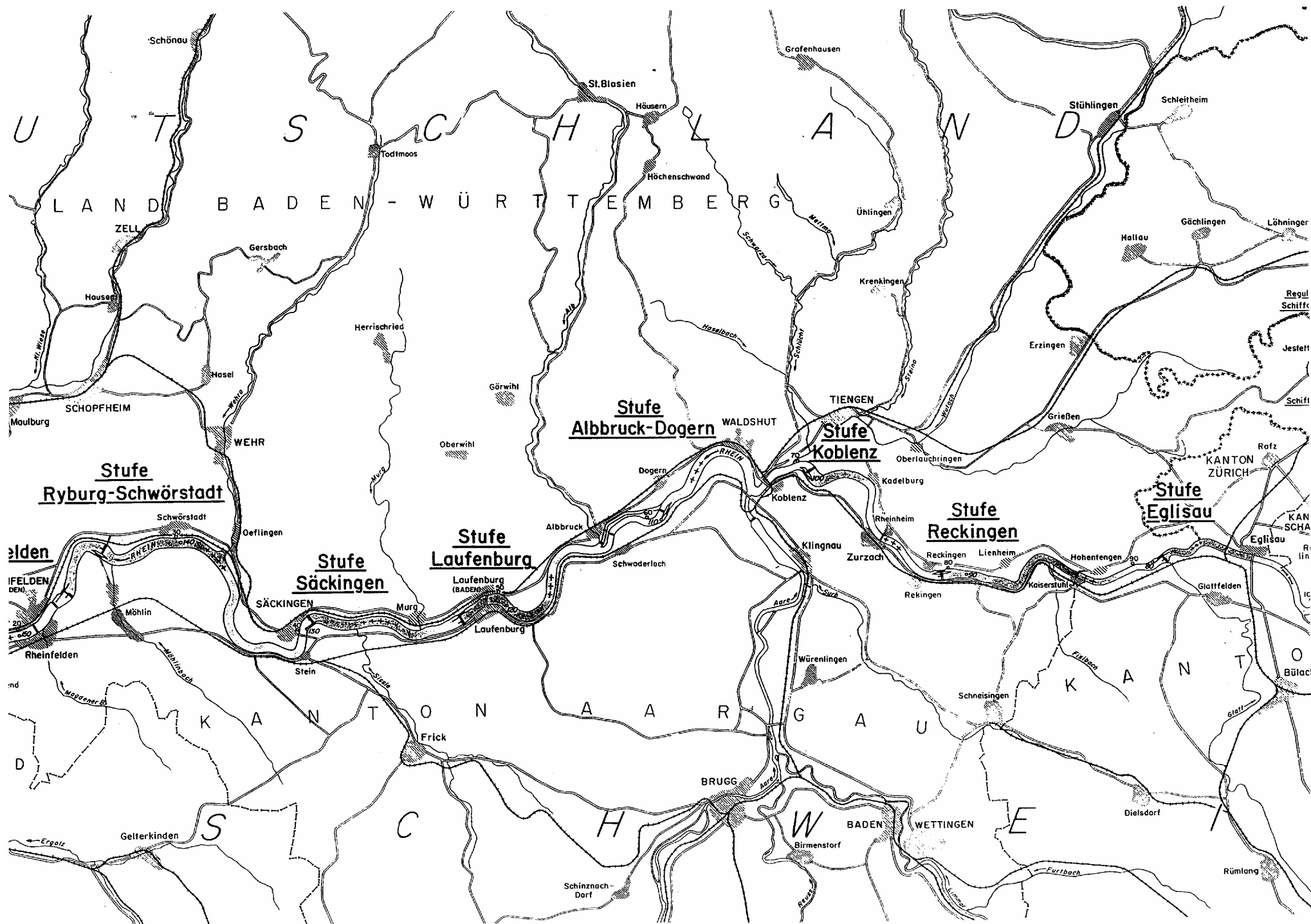
Stufe Rheinau

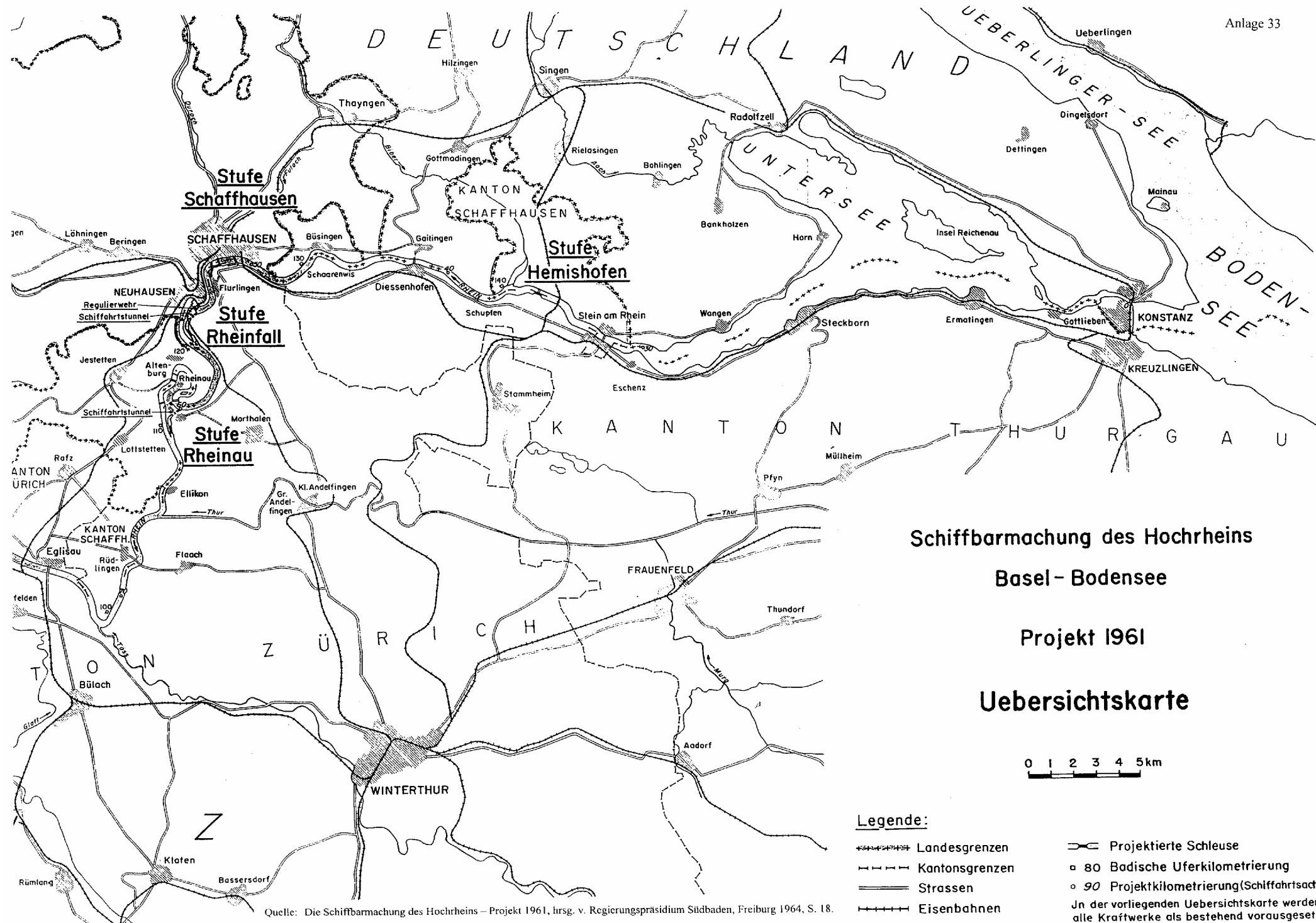
Anlage 32

Situation 1:5000









B U N D E S R E

L A N D



Nollingen

Degerfelden

Herten

Kaiseraugst

Stufe
Augst-Wyhlen

Wyhlen

Grenzach

Birsfelden

Basel

Allschwil

Binningen

Bottmingen

Muttenz

Schweizerhalle

Augst

Pratteln

St. Louis

Huningue

Weil

Haltingen

Lörrach

Village-Neuf

Wehr
Kembs

Mittlere
Rheinbrücke

Rhein-km
170.0

Rhein-km
166.64

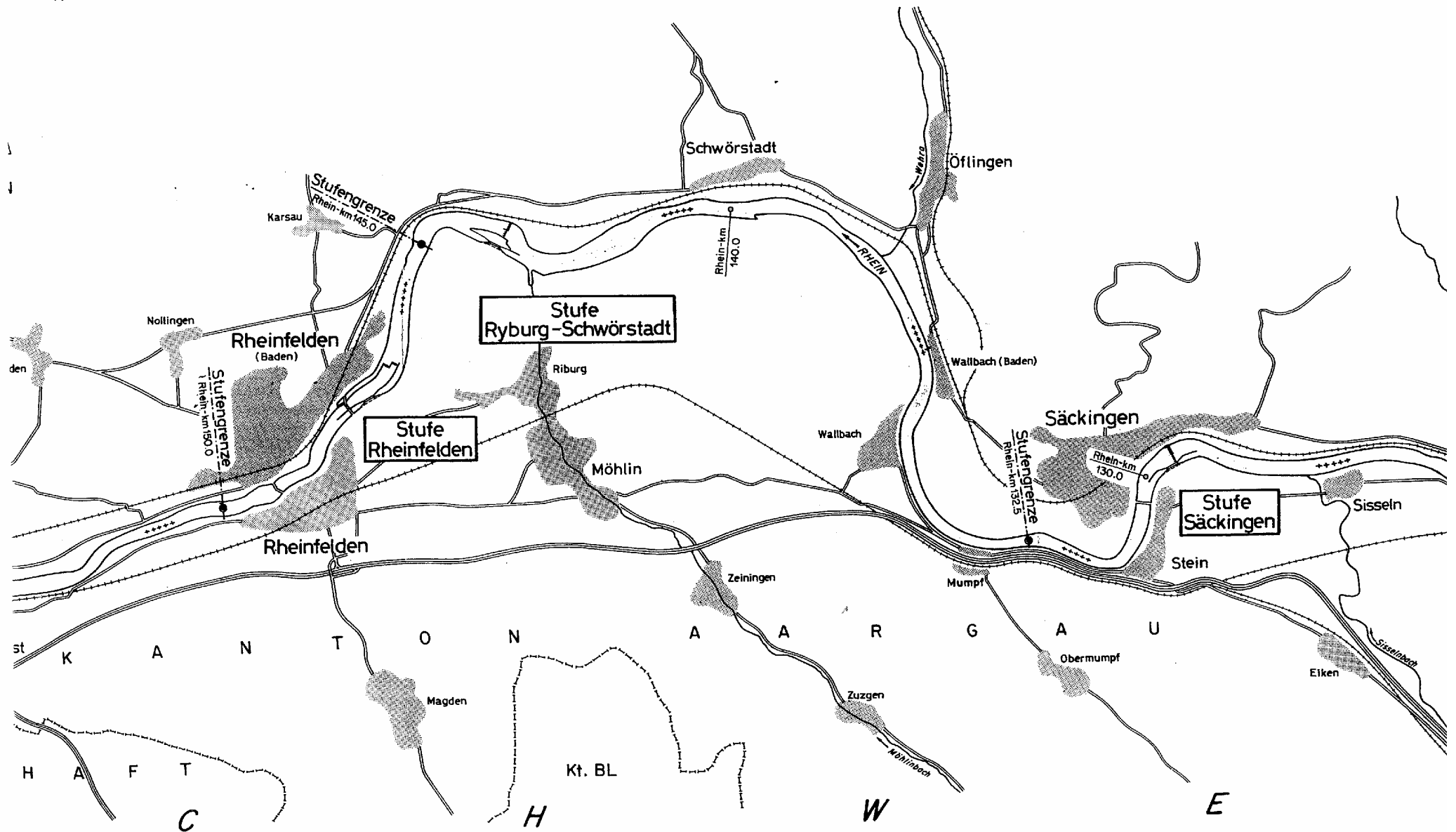
Rhein-km
160.0

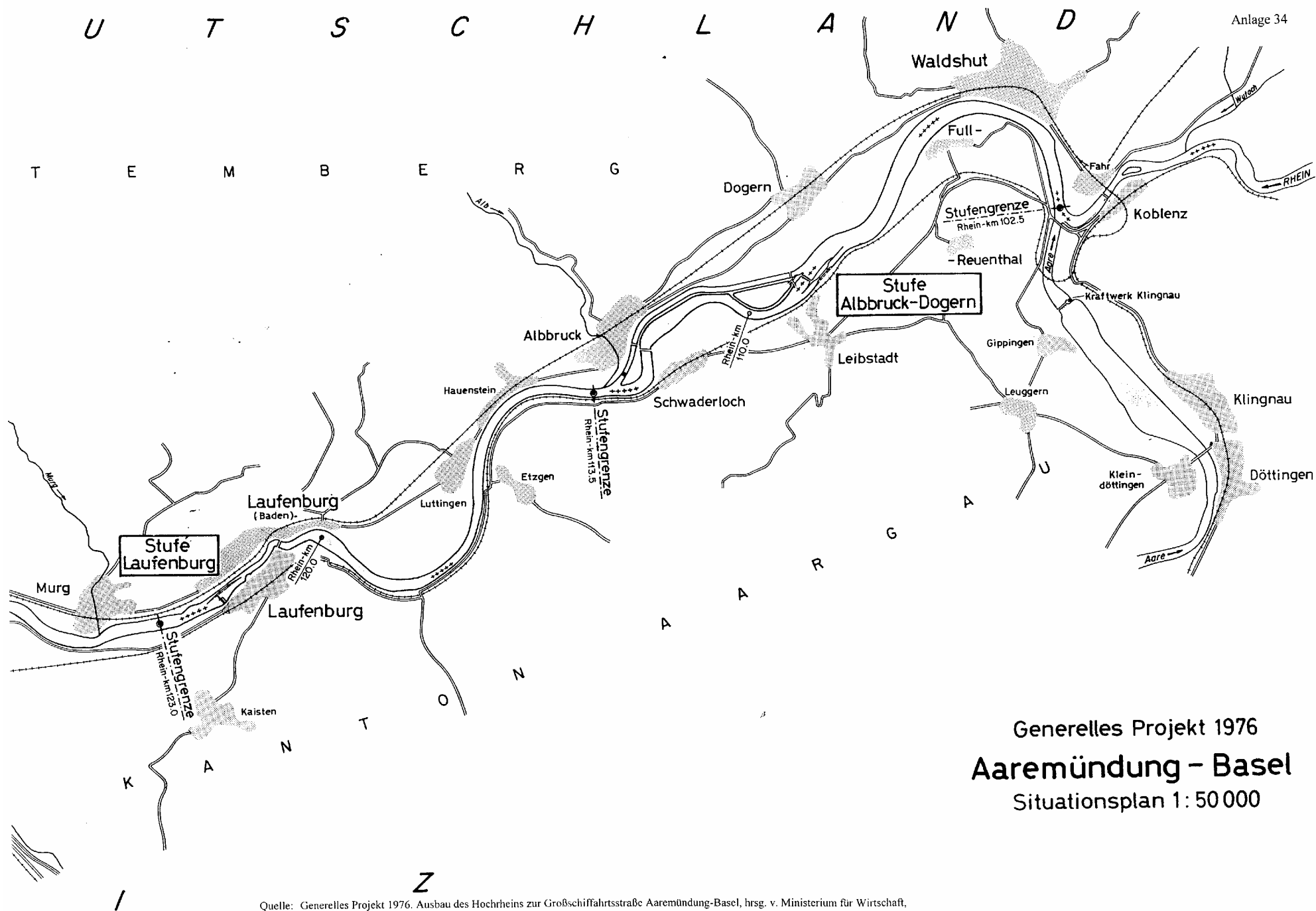
Stutengrenze
Rhein-km 157.0

Rhein-km 150.0

R E P U B L I K

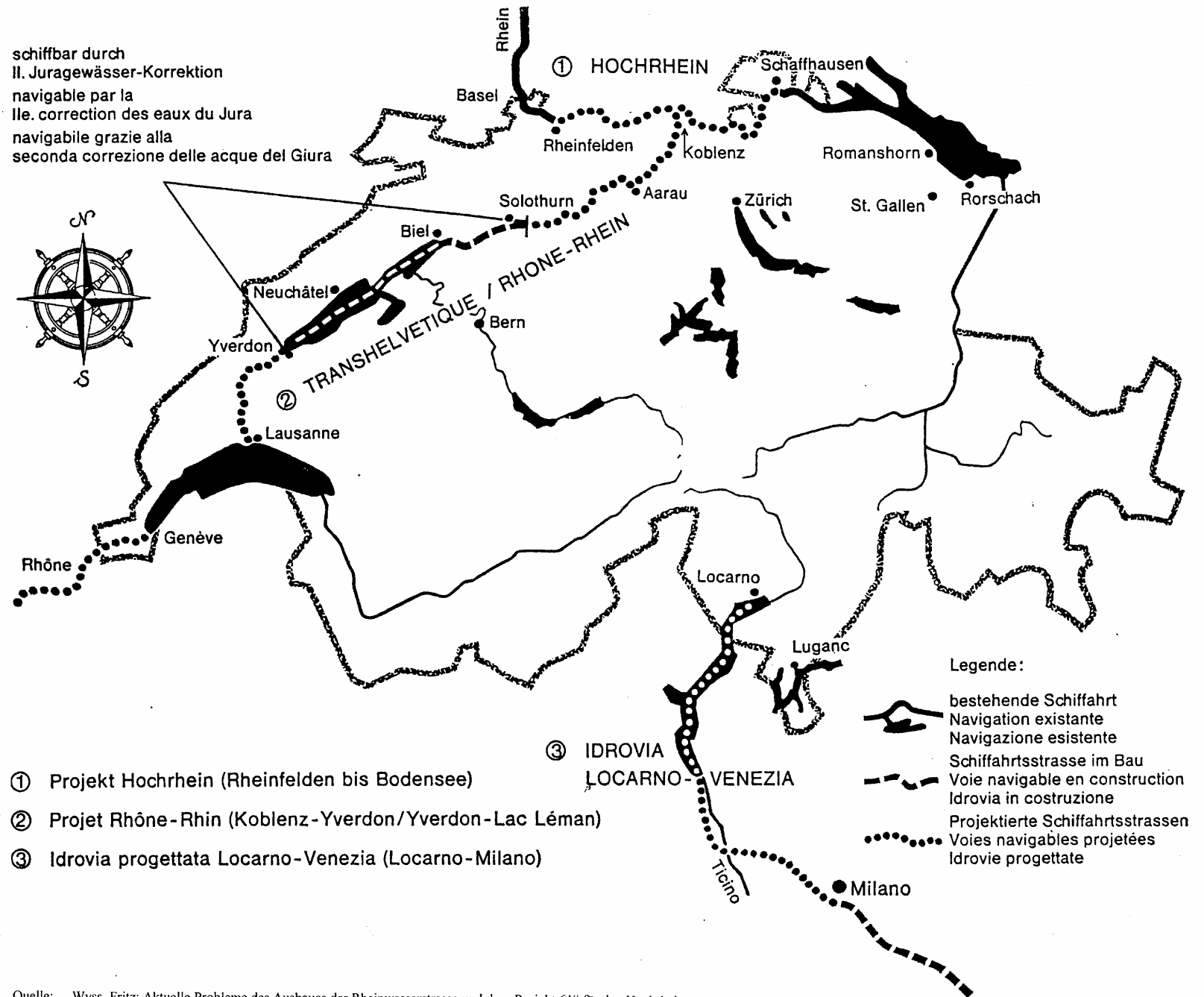
N D B A D E N - W Ü R T





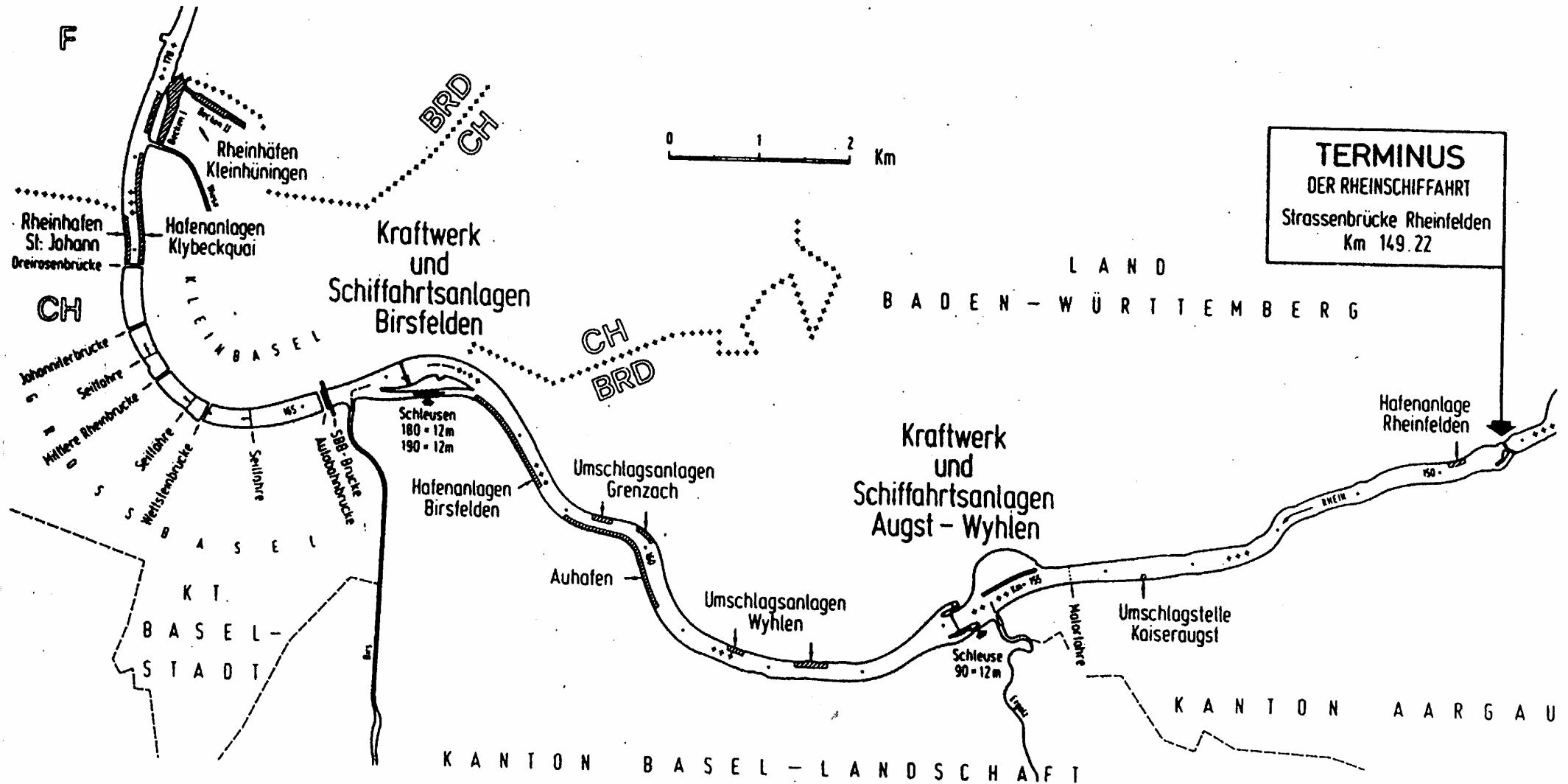
Generelles Projekt 1976
Aaremündung – Basel
 Situationsplan 1: 50 000

Quelle: Generelles Projekt 1976. Ausbau des Hochrheins zur Großschiffahrtsstraße Aaremündung-Basel, hrsg. v. Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr, Stuttgart 1979.



- ① Projekt Hochrhein (Rheinfelden bis Bodensee)
② Projet Rhône-Rhin (Koblenz-Yverdon/Yverdon-Lac Léman)
③ Idrovia progettata Locarno-Venezia (Locarno-Milano)

Generelle Übersicht der Rheinstrecke von Basel bis Rheinfelden (Baden)



EHRENWÖRTLICHE ERKLÄRUNG

Ich versichere, dass ich die vorliegende Dissertation ohne Hilfe Dritter und ohne Benutzung anderer als der angegebenen Quellen und Hilfsmittel angefertigt und die den benutzten Quellen wörtlich oder inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe. Diese Arbeit hat in gleicher oder in ähnlicher Form noch keiner Prüfungsbehörde vorgelegen.

Rheinfelden (Baden), Juli 2005

(Unterschrift)